DOCUMENTS

NNUAL BULLETIN OF
TRANSPORT STATISTICS
OR EUROPE

U. of ILL. LIBRARY
DOCUMENTS
FEB 26 1970
CHICAGO CIRCLE

ULLETIN ANNUEL DE
STATISTIQUES DE TRANSPORTS
OUR L'EUROPE

ЖЕГОДНЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ ЕВРОПЕЙСКОЙ
СТАТИСТИКИ ТРАНСПОРТА

1968

United Nations - 1969 - Nations Unies
Организация Объединенных Наций

Digitized by the Internet Archive
in 2024

https://archive.org/details/inland-transport-statistics-europe-and-north-america_1968_20

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE, GENEVA

ANNUAL BULLETIN OF TRANSPORT STATISTICS FOR EUROPE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE, GENÈVE

BULLETIN ANNUEL DE STATISTIQUES DE TRANSPORTS POUR L'EUROPE

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ, ЖЕНЕВА

ЕЖЕГОДНЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ ЕВРОПЕЙСКОЙ СТАТИСТИКИ ТРАНСПОРТА

Vol. XX — Том XX

1968

UNITED NATIONS NATIONS UNIES

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

NEW YORK — НЬЮ-ЙОРК

1969

UNITED NATIONS PUBLICATION
PUBLICATION DES NATIONS UNIES
ИЗДАНИЕ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Sales Number
No de vente
Номер для заказов
E/F/R.69.II.E.12

Price : $ U.S. 3,50
(or equivalent in other currencies)

TABLE OF CONTENTS

	Page
XPLANATORY NOTES	V
HE TRANSPORT SITUATION IN UROPE	VIII
Passenger transport	VIII
Freight transport	IX
Networks	XIV
Mobile equipment	XVII
Utilization of equipment	XX
Chart I	L
Chart II	LII

TABLES

GENERAL

1. Mid-year population and area of countries	1
2. Gross national product and indices of industrial production and imports	2
3. Relative importance of the principal modes of inland freight transport	4
4. International goods transport by various modes of transport	6
5. International travel statistics	12

RAILWAYS

6. Networks	14
7. Mobile equipment	18
8. Passenger and freight traffic and transport..	34
9. Freight transport by ranges of distance	40
10. Total staff	43

ROADS

11. Length of roads	44
12. Expenditure on roads ..	49
13. Mobile equipment	52
14. New vehicles registered during the year	62
15. Total and international road traffic and transport	66
16. Consumption of fuel by road vehicles	75

TABLE DES MATIÈRES

	Page
NOTES EXPLICATIVES	VI
LA SITUATION DES TRANSPORTS EN EUROPE	XXII
Transport de voyageurs..	XXIII
Transport de marchandises	XXIV
Réseaux de transports...	XXIX
Equipement mobile	XXXII
Utilisation du matériel	XXXIV
Diagramme I	L
Diagramme II	LII

TABLEAUX

GÉNÉRALITÉS

1. Population au milieu de l'année et superficie des pays	1
2. Produit national brut et indices de la production industrielle et des importations...	2
3. Importance relative des principaux modes de transport intérieur de marchandises	4
4. Transport international de marchandises selon le mode de transport	6
5. Statistique du tourisme international	12

CHEMINS DE FER

6. Réseaux	14
7. Equipement mobile	18
8. Transport de voyageurs et de marchandises ...	34
9. Transport de marchandises par paliers de distance	40
10. Total du personnel ...	43

ROUTES

11. Longueur des routes ..	44
12. Dépenses de voirie routière	49
13. Equipement mobile	52
14. Nouveaux véhicules immatriculés pendant l'année	62
15. Transport routier total et international	66
16. Consommation de carburants par les véhicules routiers ...	75

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ПРИМЕЧАНИЯ	VII
ПОЛОЖЕНИЕ ТРАНСПОРТА В ЕВРОПЕ	XXXVI
Пассажирские перевозки	XXXVI
Грузовые перевозки	XXXVII
Транспортные сети	XLII
Подвижной состав	XLV
Использование подвижного состава	XLVII
Диаграмма I	L
Диаграмма II	LII

ТАБЛИЦЫ

Общее

1. Средне-годовое население и площадь страны	1
2. Валовой национальный продукт и индексы промышленного производства и импорта	2
3. Относительное значение главных видов внутреннего грузового транспорта	4
4. Международное грузовое движение по всем видам транспорта	6
5. Статистика международного туризма	12

Железные дороги

6. Сети	14
7. Подвижной состав	18
8. Пассажирское и грузовое движение и перевозки	34
9. Грузовые перевозки по поясам расстояния	40
10. Персонал	43

Дороги

11. Протяженность дороги	44
12. Расходы на дороги	49
13. Подвижной состав	52
14. Новые транспортные средства зарегистрированные в течение года	62
15. Общее и международное движение и перевозки	66
16. Потребление топлива дорожными транспортными средствами	75

TABLE OF CONTENTS

Page

INLAND WATERWAYS

17. Length of navigable inland waterways 77
18. Craft in service 82

19. New or used craft placed in service during the year 90
20. Craft at end of 1968 by year of construction 96
21. Freight transport 98

22. Internal freight transport by ranges of distance 101

INTERNATIONAL RIVERS

23. Freight transport on the Rhine 102
24. Freight transport on the Danube 103
25. International freight transport on the Danube 104

SEA PORTS

26. Goods loaded and unloaded at sea ports ... 105

COMBINED TRANSPORT

27. Number of containers owned or approved by railway administrations 107

28. Container traffic and transport by rail in containers 109

OIL PIPELINES

29. Networks and transport 112

OTHERS

30. International goods transport by commodity categories 114

ANNEXES

I. Definitions 130
II. Sources of information and coverage of statistics 166

TABLE DES MATIÈRES

Page

VOIES NAVIGABLES

17. Longueur des voies navigables intérieures .. 77
18. Bateaux en service 82

19. Bateaux neufs ou usagés mis en service pendant l'année 90
20. Bateaux en service à la fin de 1968 par l'année de construction 96
21. Transport de marchandises 98
22. Transports internes de marchandises par paliers de distance 101

FLEUVES INTERNATIONAUX

23. Transport de marchandises sur le Rhin 102
24. Transport de marchandises sur le Danube 103
25. Transport international de marchandises sur le Danube 104

PORTS MARITIMES

26. Marchandises chargées et déchargées dans les ports maritimes 105

TRANSPORTS COMBINÉS

27. Nombre de containers appartenant aux administrations ferroviaires ou agrées par celles-ci 107
28. Mouvement de containers et transport en containers par chemin de fer 109

OLÉODUCS

29. Longueur du réseau et volume de transport 112

AUTRES

30. Transport international de marchandises par catégorie de marchandise 114

ANNEXES

I. Définitions 141
II. Sources d'information et champ couvert par les statistiques 169

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

Внутренние водные пути

17. Длина судоходных внутренних водных путей.. 77
18. Суда, находящиеся в эксплуатации 82
19. Новые и поддержанные суда, сданные в эксплуатацию в течение года 90
20. Суда, находящиеся в эксплуатации к концу 1968 по году постройки 96
21. Грузовые перевозки 98

22. Внутренние грузовые перевозки по расстоянию 101

Международные реки

23. Грузовые перевозки по Рейну 102
24. Грузовые перевозки по Дунаю 103
25. Международные грузовые перевозки по Дунаю 104

Морские порты

26. Грузы, погруженные и выгруженные в морских портах 105

Смешанные перевозки

27. Число контейнеров, принадлежащих управлениям железных дорог или допускаемых ими к перевозке 107
28. Движение контейнеров и железнодорожные перевозки в контейнерах 109

Нефтетрубопроводы

29. Протяженность трубопроводов и объем транспортировки 112

Другие

30. Международные грузовые перевозки по категориям грузов 114

Приложения

I. Определения 153
II. Источники информации и охват статистических данных 172

EXPLANATORY NOTES

The format and the presentation of data in this issue of the "Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe" differ from evious issues. The changes have been made in response to Resolution 1(XXII) of the Economic Commission for Europe - on tistical activity of the Commission which recommended the Executive Secretary to rationalize and streamline the statistical work of e Commission and thereby further improve the Commission's statistical publications. Their purpose is to assist in simplifying and eeding up the issuing of the bulletins and to enable better use to be made of them.

There is no loss of data as compared with previous issues; on the contrary, the scope has been enlarged to include a variety of w items. Measures have been taken to avoid repetition as far as possible.

ources

The statistics appearing in this bulletin are compiled by the secretariat of the United Nations Economic Commission for Europe om replies to questionnaires supplied by various countries, or from official national and international sources mentioned in Annex II

mparability of data

Data are given according to the commonly agreed definitions which have been worked out under the auspices of the Inland ansport Committee of the United Nations Economic Commission for Europe (see Annex I). Where individual series differ fundamentally om the agreed definitions and/or the coverage is incomplete, the differences are indicated in footnotes.

me period

The statistics are presented in the form of time series. As far as possible the figures are given for the last two calendar years and 963 which is the base period of the United Nations and the statistical departments of the specialized agencies for calculation of index mbers.

ounding

Where necessary, each figure has been rounded off to the nearest final digit. For this reason, there may occur in some series an pparent slight discrepancy between the sum of the constituent items and the totals as shown.

évisions

In general, the data for the last year should be treated as provisional while those for previous years as final. Revised figures in spect of the previous issue of the bulletin are indicated by r.

ountry nomenclature

The designations employed and the presentation of the material in this publication do not imply the expression of any opinion hatsoever on the part of the Secretariat of the United Nations concerning the legal status of any country or territory or of its uthorities, or concerning the delimitation of its frontiers.

Certain data supplied by the Federal Republic of Germany relate to its territory and also to West Berlin, for which separate gures are not available. Such data or series are indicated by the symbol †.

ymbols employed

- = Estimate by the secretariat.
- = Not applicable.
.. = Not available.
- = Magnitude zero.
0 = Magnitude not zero, but less than half of unit employed.

| = Series changed.
r = Revised data in respect of previous issue.
† = See "Country nomenclature" above.

NOTES EXPLICATIVES

La présentation des données et le format de ce numéro du "Bulletin annuel de statistiques de transports pour l'Europe" diffèrent de celles des éditions précédentes. Ces modifications résultent de l'application de la résolution 1 (XXII) de la Commission économique pour l'Europe sur les travaux statistiques de la Commission, qui recommandait au Secrétaire exécutif de rationaliser et de faciliter ces travaux en vue d'améliorer les publications statistiques de la Commission. Le but de ces changements est de simplifier les bulletins statistiques, d'en assurer une diffusion plus rapide et de rendre leur utilisation plus efficace.

Le champ statistique n'a pas été réduit par rapport aux éditions précédentes; au contraire, il a été agrandi et comprend une quantité de nouvelles rubriques. Des mesures ont été prises pour éviter autant que possible des répétitions.

Le Bulletin annuel de statistiques de transports pour l'Europe a pour objet de fournir des données de base sur l'évolution de la situation des transports et les tendances dans les pays européens et aux Etats-Unis d'Amérique.

Sources

Les statistiques publiées dans ce bulletin sont établies par le Secrétariat de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies sur la base des informations communiquées par les différents pays ou extraites de publications officielles nationales et internationales mentionnées en l'annexe II.

Comparabilité des données

Les données sont établies conformément aux définitions élaborées par le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (voir annexe I). Lorsqu'une série s'écarte par trop de ces définitions ou que les données sont incomplètes, ces divergences sont signalées en note.

Période couverte

Les statistiques sont présentées sous forme de séries chronologiques. Autant que possible les chiffres donnés sont des chiffres annuels pour les dernières deux années et pour l'année 1963. Les indices ont été calculés sur la base de cette dernière (1963 = 100), qui constitue la période de base utilisée par les Nations Unies ainsi que par les services statistiques des institutions spécialisées.

Arrondissement des chiffres

Chaque fois qu'on l'a jugé nécessaire, les nombres ont été arrondis à l'unité. Il peut donc y avoir, pour certaines séries, une légère différence entre la somme des éléments constituants et le total indiqué.

Révisions

En général, les données relatives à la dernière année doivent être considérées comme provisoires tandis que celles des années précédentes peuvent être considérées comme définitives. Les données revisées par rapport aux publications antérieures sont suivies de la lettre "r".

Nomenclature des pays

Les désignations utilisées dans cette publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique de tel pays ou territoire, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

Certaines données fournies par la République fédérale d'Allemagne se rapportent à son propre territoire et aussi à Berlin-Ouest, pour lequel des données séparées ne sont pas disponibles. De telles données sont indiquées par le symbole †.

Signes conventionnels

* = Estimation du Secrétariat.
. = Ne s'applique pas.
... = Aucune donnée disponible.
- = Résultat rigoureusement nul.
0 = Résultat inférieur à la moitié de la dernière unité retenue.

| = Changement de série.
r = Donnée revisée par rapport à celle du numéro précédent.
† = Voir ci-dessus "Nomenclature des pays".

ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ПРИМЕЧАНИЯ

Формат и изложение информации в этом издании "Ежегодного бюллетеня европейской статистики транспорта" отличаются от предыдущих изданий. Изменения были произведены в соответствии с резолюцией 1 (XXII) Европейской Экономической Комиссии относительно осуществления статистической деятельности Комиссии, в соответствии с которой рекомендуется Исполнительному Секретарю рационализировать и усовершенствовать статистическую деятельность Комиссии и в результате этого улучшить публикации статистических данных Комиссии. Эти изменения произведены для упрощения и ускорения издания бюллетеней и для того, чтобы сделать их более полезными.

Число показателей по сравнению с предыдущими выпусками не уменьшилось, а наоборот увеличилось, с тем, чтобы включить ряд новых показателей. Насколько это возможно, были приняты меры, чтобы избежать повторений.

Целью "Ежегодного бюллетеня европейской статистики транспорта" является представление основных данных по развитию и по тенденциям транспорта в европейских странах и в Соединенных Штатах Америки.

Источники

Статистические данные, приводимые в этом бюллетене, взяты Секретариатом Европейской Экономической Комиссии Организации Объединенных Наций из ответов на вопросники, представленных различными странами, или из официальных национальных и международных источников, упомянутых в приложении II.

Сравнимость данных

Данные приводятся в соответствии с обычно согласованными определениями, которые были выработаны под руководством Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии Организации Объединенных Наций (см. приложение I). В тех случаях, когда отдельные данные существенно отличаются от согласованных определений и/или объем охвата является неполным, различие указывается в сносках.

Отчетный период

Статистические данные представляются в форме динамических рядов. По возможности цифры даются за два последних календарных года и за 1963 год, который является базисным периодом Организации Объединенных Наций и статистических департаментов специализированных учреждений для расчета индексов.

Округления

В тех случаях, когда это необходимо, каждая цифра была округлена до окончательного разряда. Поэтому в некоторых данных могут иметь место небольшие расхождения между суммой данных по отдельным статьям и общей суммой, как это показано.

Исправления

В целом, данные за последний год следует считать предварительными, а за предыдущие годы - окончательными. Пересмотренные данные по отношению к предыдущему изданию бюллетеня помечаются буквой r.

Номенклатура по странам

Используемые обозначения и представление материала в этой публикации не должны рассматриваться как выражение какого-либо суждения со стороны Секретариата Организации Объединенных Наций относительно статуса какой-либо страны или территории, их органов власти или в отношении определения их границ.

Некоторые данные, представленные Федеративной Республикой Германии, относятся к ее территории, а также к Западному Берлину, по которому отдельных данных не имеется. Такие данные или серии данных показываются со знаком †.

Применяемые обозначения

* = Оценочные данные Секретариата.

. = Не применяется.

... = Данных не имеется.

\- = Размеры нулевые.

0 = Размеры не нулевые, но меньше, чем половина применяемой единицы измерения.

| = Измененные ряды.

r = Пересмотренные данные по сравнению с предыдущим изданием.

† = См. "Номенклатура по странам" выше.

THE TRANSPORT SITUATION IN EUROPE [1]

In order to give some general impression of the economic situation in Europe for 1968, the following passages are quoted from the Economic Survey of Europe in 1968:

"Total gross national product of the industrial countries of western Europe increased by between 4½ and 5 per cent - a marked recovery after the expansion of less than 3 per cent ..... estimated for the 'recession' year 1967, and not very different from the long-term growth rate. ..... The dominant influence was the recovery of West German output, from stagnation in 1967 to an increase of about 7 per cent in 1968. In no other country was there such a marked change in the rate of economic activity. In other countries which had been seriously affected by the recession of 1967, however, there was a substantial recovery in the rate of growth - in Austria, Belgium, Sweden, Switzerland and the United Kingdom (although not in Finland)."2/

"The southern European economies did not fully reflect in 1968 the recovery in economic activity experienced in the industrialized countries. In terms of real output, the expansion was about 4 per cent in Greece and Yugoslavia, 4½ per cent in Spain, and in Portugal and Turkey it was nearly 6 and 7 per cent, respectively. ..... In both 1967 and 1968 there was a certain slowing down in most of the area which has temporarily retarded progress towards reaching the per capita income levels of the industrialized economies."3/

"No country of eastern Europe raised its national output by less than 5 per cent in 1968. Thus, for the third year running, the growth record of all countries of the region was comfortably in excess of the lower threshold of the long-term rates of expansion normally sought in conditions of socialist planning."4/

The rates of expansion recorded in 1968 were, however, somewhat lower than in the immediately preceding years, except in the Soviet Union where the rate of growth was fractionally above that of 1967.

Absolute figures of GNP in western and southern Europe and indices of GNP in all countries are given in table 2.

The economic climate was, in short, one of generally increasing activity, in which transport shared, as is demonstrated by the statistics of traffic contained in this Bulletin.

PASSENGER TRANSPORT

Increased economic activity and higher average GNP per head in 1968, compared with 1967, led to somewhat greater passenger movement as a whole, but there was a small decrease in railway passenger travel in about half the countries for which data appear in table 8. No general pattern is discernible except, perhaps, that countries, where passenger traffic by rail increased, were, for the most part, those where private car travel was relatively much less important because of the small numbers of cars in relation to

---

1/ The comments made here are based on data in the tables included in this Bulletin and on information available to the Secretariat from other sources.

2/ Economic Survey of Europe in 1968, Chapter I, page 1, United Nations publication, Sales No.: E.69.II.E.1.

3/ Ibid., Chapter I, page 64.

4/ Ibid., Chapter II, page 87.

population, as in Bulgaria, Poland, Turkey and the Soviet Union. The reduction of 4 per cent in passenger-kilometres and 5 per cent in passengers carried in Czechoslovakia appears to have been due to various causes, as it was spread over much of the year; although the number of private cars in Czechoslovakia was low, there were big increases in 1967 and 1968, and this may have caused some diversion of travel from rail to road. In western Europe. the greatest decrease was in France (7.3 per cent for passengers carried and 6.5 per cent for passenger-kilometres); this was due entirely to the series of strikes, which affected not only the railways but much of French industry, between the middle of May and the middle of June. In the first four months of 1968 railway passenger traffic in France was slightly above the corresponding period of the previous year; the figures for May and June show a drop of about 36 per cent. Traffic never fully picked up until October, when passenger-kilometres were fractionally above those of October 1967. The decrease of nearly 5 per cent in passenger-kilometres in Spain is attributed to the substantial rise in numbers of private cars registered in the country and also to the aboliton of third-class accommodation on railways.

Despite the growth in numbers of private cars, there were small increases in railway passenger traffic in several countries of industrial western Europe; they applied to passengers carried and, to a greater extent, to passenger-kilometres in Belgium, Switzerland and the Federal Republic of Germany; in Italy there was an increase in passenger-kilometres, but not in passengers carried. In Switzerland, the slight but gradual decline in railway passenger traffic, which had been going on since 1964, was checked; the reversal of the trend was attributed to various factors, such as the growth of international tourism, including, in particular, increased numbers of tourists from the north of Europe passing through Switzerland en route to and from Italy and the Mediterranean coast, bigger movements of foreign workers and the stimulus to rail travel resulting from the concessionary fares granted to old people, a measure also introduced in Western Germany and part of Scandinavia. The increase of 3.8 per cent in the number of passengers carried by the Swedish State Railways (passenger-kilometres decreased by 0.8 per cent) is of interest in that passenger traffic had been delining steadily on that system largely owing to the continuous growth in numbers of private cars (Sweden with 262 cars per 1 000 inhabitants - see table 13 - has the highest ratio of any country in Europe). The fall in Swedish railway traffic, which had been going on since 1949 at an average rate of about 5 per cent per annum for passenger journeys and 3 per cent per annum for passenger-kilometres, chiefly affected shorter-distance travel (up to 200 kilometres) which was lost to private cars, and travel over 400 kilometres, which was susceptible to air competition. The increase in passenger journeys in 1968 would appear to result from the various measures taken by the Swedish State Railways to revive passenger traffic.

There was a general expansion of passenger traffic by road, as may be inferred from the rise in vehicle numbers, although the growth in traffic was not necessarily proportionate to that in vehicle numbers. The limited data available on passenger traffic by road are summarized in table 15.

International travel, which might have been stimulated by the growth of GNP, was somewhat adversely affected by poor weather, by the events in France in May and June 1968, by the continuance of severe foreign currency restrictions affecting residents in the United Kingdom and by the introduction of currency restrictions in France. On balance, there was comparatively little change in international passenger traffic, as is illustrated by the statistics of international travel given in table 5. Increases exceeding 10 per cent in the number of tourists arriving occurred in Austria, Cyprus, Malta and the United Kingdom; there was a rise of 9 per cent in Spain. Much international tourist travel being by road, entries of foreign private cars (item 19 of table 15) reflect the importance of international tourism; entries of such vehicles into Spain increased by 19 per cent to 3 825 900 in 1968. There was no marked changed in international traffic by bus, as far as can be judged from the data available.

FREIGHT TRANSPORT

The growth of GNP led to overall increases in freight transport. As table 3 shows, in those countries where complete statistics were available, the relative shares of the different modes of inland transport changed only to a small extent; that of railways decreased while that of the other modes rose slightly. Much the same appears to be true of all other countries, judging by the data on railway freight transport (table 8), inland water transport (table 21) and pipelines (table 29) and from the increase in goods road motor vehicles shown in table 13. The fall in the share of railways in the total volume of freight transport was due to the fact that, while railway freight traffic increased in nearly all countries, the traffic conveyed by other modes of transport rose much more substantially. The percentage changes in total freight traffic carried by each mode of transport in 1968 compared with 1967 are indicated in the table below, where, in the absence of data on tons or ton-kilometres by road, the percentage increase in numbers of goods road motor vehicles is given.

Percentage increases or decreases in freight traffic carried in 1968 compared with 1967

	Rail		Road[a]		IWT		Oil pipeline	
	t	t-km	t	t-km	t	t-km	t	t-km
Austria	-	- 1.0	+11.6[b]	..	+18.6[c]	...	d	d
Belgium	+ 6.5	+ 9.7	...	...	+ 9.4	+11.7	.	.
Bulgaria	- 0.5	+ 4.1	...	...	+24.8[c]	...	.	.
Czechoslovakia	+ 0.5	+ 0.4	+ 3.0	+11.5	+ 3.8[e]	...	+ 7.1	+ 6.3
Denmark	- 2.7	- 1.8	(+1.6)		.	.	.	.
Eastern Germany	+ 0.3	+ 0.0	+ 7.2	+13.1	...	...	...	...
Finland	- 1.3	+ 0.1	+ 5.1	+ 6.3	...	...	.	.
France	- 0.5	- 0.4	+ 9.7	+ 3.9	+ 4.2	+ 2.2	...	...
Greece	-	- 2.7	(+9.0)		.	.	.	.
Hungary	- 1.7	- 0.9	- 5.9[f]	+ 5.9[f]	+ 4.5*[e]	...	-12.8	-19.9
Ireland	+14.3[g]	+14.3[g]	(+0.1)		.	.	.	.
Italy	- 0.2	+ 0.2	...		+19.0	...	...	...
Luxembourg	+11.3	+11.9	(+2.7)		+26.3	...	.	.
Netherlands	+ 0.4	+ 0.8	+ 5.8	+ 9.8	+ 8.0	+ 8.7	+16.0	+26.3
Norway	+ 3.3	+ 1.8	...	+ 1.1[h]	.	.	.	.
Poland	+ 3.3	+ 4.6	+13.6	+19.8	+ 4.3	+15.5	+38.3	+35.4
Portugal	- 2.4	+ 1.2	...	...	.	.	.	.
Romania	+ 8.0	+ 9.1	...	...	+ 5.0[c]	...	...	...
Spain	+ 1.6	- 4.0	...	+ 9.7	.	.	+12.5	+12.7
Sweden	+10.5	+ 8.5	(+3.6)		...	...	.	.
Switzerland	+ 2.3	+ 2.4	(+3.6)		- 1.2	+ 3.4	+11.5	+11.5
Turkey	+ 2.0	+ 3.8	...	...	.	.	.	.
USSR	+ 3.9	+ 5.3	+ 7.1	+ 9.9	+ 6.9	+ 8.0	+10.2	+17.7
United Kingdom	+ 3.2	+ 8.0	+ 3.0	+ 2.3	+ 3.1	- 4.8	...	...
Western Germany	+ 8.1	+ 6.4	+10.3[b]	+10.9[b]	+ 8.8	+ 4.7	+16.7	+ 5.2
Yugoslavia	- 0.4	- 0.1	+ 5.0	+24.0	+20.7	+13.4	.	.

a/ The figures in parenthesis relate to the changes in numbers of goods road motor vehicles.

b/ Long-distance traffic for hire or reward only.

c/ Transport on the Danube, excluding transit.

d/ No percentage is indicated because full operation only started in 1968.

e/ Only traffic carried by national shipping undertakings.

f/ Public transport only.

g/ Based on estimates for the calendar years.

h/ Vehicle-kilometres.

Rail transport

In western Europe the downward trend of freight traffic by rail prevailing in some countries for the past four to five years, came to an end. One of the main causes was the upturn in heavy industry, which was largely responsible for increased traffic in Belgium, Luxembourg, the United Kingdom and Western Germany (see items 11.1 and 12.1 of table 8). In the United Kingdom, the revival of traffic was assisted by the growth in the transport of petroleum products, the tonnage of which rose by 19 per cent in 1968, compared with 1967, to reach a total of nearly 15 million tons. In France, the decrease was due to a marked curtailment of "service" transport, ton-kilometres of which were 11.5 per cent below those of 1967, while "revenue" transport was practically unchanged; the results for 1968 would have been better than those for 1967, had it not been for the stoppages of work and general economic dislocation in May and June 1968 since, except for those months and for September, when there was a very slight fall, monthly ton-kilometres in 1968 were well above those of the corresponding months of 1967. A very slight decline in Yugoslavia appears to have been caused by transfer of traffic to road and inland water transport, both of which increased substantially.

The highest percentage increase (14.3 per cent) in railway traffic in western Europe in 1968 occurred in Ireland. This development is of interest in that it comes after a quite substantial increase in 1967. In Sweden, the rise of 5.4 million tons (10.5 per cent) in goods carried was due mainly to heavier iron ore traffic; 4 million tons of this increase represented ore exported by Ofoten Railway via Narvik.

In Switzerland, the total tonnage carried in 1968 by the Swiss Federal Railways was a new record. The figure, which was 3 per cent higher than that of the preceding year, might have been even greater had not strikes in France and Italy caused some curtailment of international traffic. All descriptions of traffic - imports, exports, transit and domestic - increased, but the rise in transit traffic was only 1.6 per cent, which was much below the rate of growth of previous years, largely because of a reduction in the tonnage of coal and scrap passing to Italy. Internal traffic rose, thanks to increased forwardings of petroleum products from the refineries at Collombey and Cressier, which supply 38 per cent of the Swiss liquid fuel market. A revival in the building trade also helped to increase the volume of transport.

In the planned-economy countries of eastern Europe, the rate of growth of rail transport slackened perceptibly, being maintained only in Romania (tons + 8.0 per cent and ton-km + 9.1 per cent), Poland (tons + 3.3 per cent and ton-km + 4.6 per cent) and the Soviet Union (tons + 3.9 per cent and ton-km + 5.3 per cent). In the last mentioned country there was a rise in the tonnage of all the main commodity groups carried in 1968, except wood and wood products. The respective figures for the various groups in 1967 and 1968 are shown in the table below.

Tons Carried by Rail in the USSR

(Classified by Major Commodity Groups)

Commodity Group	1967	1968	
	Percentage change compared with 1966	Million tons	Percentage change compared with 1967
Coal	+3.2	571.9	+0.9
Petroleum	+8.4	274.6	+5.9
Ores	+7.5	222.4	+3.7
Wood and wood products	+4.6	169.8	-1.0
Iron and steel	+6.9	133.4	+5.7
Cereals	+4.2	97.4	+5.1
Cement	+4.6	70.2	+3.1
Chemical and mineral fertilizers	+9.1	56.4	+9.1
Coke	+0.7	31.4	+2.2

In the other eastern European countries the decreases in the rate of growth, which resulted in an actual drop in tons carried in Bulgaria and in both tons carried and ton-kilometres in Hungary, appear to have been due to various factors, including the replacement of rail by other modes of transport, all of which increased to a greater extent, except in Hungary.

Road transport

As far as can be judged from the very incomplete statistics, the upward trend of goods road transport, which has been in evidence for a number of years in almost all countries, was more marked in 1968. In Western Germany, where this trend had been halted in 1967, traffic increased sharply in 1968, by as much as 10 per cent in the case of long-distance transport (i.e. by vehicles permitted to operate outside a radius of 50 km from their base). Transport on own account, thanks partly to the temporary removal of the transport tax, progressed rather more than transport for hire or reward.

International goods transport increased fairly generally and, as for several years past, the rate of growth was higher than that of goods road transport as a whole. The extent to which international transport by road increased in 1968 is illustrated by the following percentages, based on the absolute figures given in table 4 which has, in general, fuller coverage than table 15.

Percentage changes in tonnage entering and leaving by road in 1968 compared with 1967

Country	Entered	Left
Austria	+ 17.7	+ 4.8
Denmark (excl. transit)	+ 3.3	- 1.2
Greece (" ")	+ 7.1	- 4.3
Hungary	+ 18.5	+ 9.4
Netherlands	+ 16.7	+ 16.2
Norway	+ 20.6	+ 27.6
Poland (State services only)	+ 20.0	+ 7.1
Sweden (excl. transit)	+ 14.1	+ 15.0
Western Germany	+ 13.8	+ 18.2 (from data in table 15)
Yugoslavia	+ 15.8	+ 11.1

Inland water transport

Inland water transport benefited from the improved economic situation and also from the favourable weather conditions; movements of craft were seldom hampered by low water or floods, by exceptionally long periods of icing or by bad visibility. In western European countries, the fairly substantial increases in inland water traffic affected almost solely international traffic; there was a reduction in average length of haul in individual countries, the average length of national portions of international journeys being shorter than the average haul of domestic traffic. The average distance over which international traffic was conveyed, taking into consideration movements through all the countries traversed, would be considerably greater, but available statistics do not enable such information to be calculated.

In Austria, the increase in traffic was due largely to expansion of trade with western Europe and, in particular, to a rise in imports of Brazilian ore, via Western Germany, to increased coal imports from Western Germany and to larger exports of metal products from Linz to Western Germany and the United Kingdom.

Increases in traffic in Belgium related chiefly to movements of ores (45 per cent increase), of chemicals (29 per cent increase) and of liquid fuel (22½ per cent increase), while movements of solid fuel decreased by 9 per cent. Traffic on the river Sambre, where improvements, started some years previously, were completed during 1968, rose substantially and traffic on the new Ghent - Terneuzen canal was 24 per cent above that of 1967, largely because of the opening of a new industrial complex at Sidmart, near the Netherlands frontier. There were substantial traffic increases on the Brussels - Charleroi canal, recently improved, where traffic had been steadily declining for a number of years.

In France, because of floods in January and of strikes in May and June, tonnage carried during each of these months was less than 7 million tons, compared with a monthly average for the whole year of 8.5 million tons, on the other hand, an exceptionally high tonnage (10 million tons) was handled in March, July and October. Of the 102 million tons of traffic carried on French inland waterways, including the French section of the Moselle and the section of the Rhine bordering on France, just over half was accounted for by building materials, the tonnage of which was 7 per cent above that of 1967; the next commodity group in order of quantitative importance was petroleum products which totalled 17.4 million tons, an increase of 1.6 per cent on the previous year, a particularly striking figure in view of the development of oil pipelines. Another important element in the increase of tonnage carried in 1968 was the export of sand and gravel from the Rhine; it rose by 20.5 per cent, to reach a total of 8.3 million tons in 1968. Traffic on the Moselle also

expanded considerably; exports, chiefly, iron and steel products and building materials, rising by 27.5 per cent, to 2.5 million tons, and imports, mostly solid fuel and ores, by 22.2 per cent, to 3.1 million tons. It seems that the growth of exports, via the Moselle, was largely at the expense of the Rhine, where exports, other than sand and gravel and petroleum products from the refinery at Strasbourg, fell by nearly 300 000 tons, or 16 per cent, to 1.5 million tons, in 1968.

An increase of over 4 million tons in inland waterway traffic entering the Netherlands was due very largely to crude minerals, other than ore, which totalled 23.9 million tons in 1968. The rise of over 9 million tons in inland waterway traffic leaving that country was accounted for principally by an increase of over 6 million tons, to 25.3 million tons, in iron ore and scrap iron movements.

In respect of inland waterway traffic in Switzerland, there was a slight decrease (1.3 per cent) on tonnage handled in 1968, compared with 1967; it was due to slight diminution in the tonnages of certain bulk commodities and to weather conditions at the end of the year. In spite of an increase of 11.5 per cent in tonnage of liquid fuel (total nearly 3 million tons), the share of the Rhine in total Swiss imports of liquid fuel fell slightly from 30.9 per cent in 1967, to 29.9 per cent in 1968.

In the United Kingdom, where inland water transport had been declining steadily for a number of years, there was for the first time a small increase (3 per cent) in tons carried.

In Western Germany there was some increase in domestic traffic for which movements of coal, building materials and petroleum products were mainly responsible; increases in international traffic occurred principally in respect of building materials, coal, ores and steel products.

Traffic on the Rhine reached a new record with an aggregate of 268 million tons carried and 50 551 million ton-kilometres (see table 23), increases of 8.0 and 5.6 per cent respectively on 1967. The growth occurred in all types of traffic, but mainly in international movements. Tonnage crossing the frontier between Western Germany and the Netherlands at Emmerich/Lobith rose by nearly 11 million tons (11 per cent), more than half the extra tonnage being due to upstream movements. The chief increase in upstream traffic were in iron ore (5.6 million tons or 30.4 per cent), non-ferrous ores, iron and steel and non-ferrous scrap (0.9 million tons or 25.8 per cent) and miscellaneous goods (2 million tons or 14.8 per cent); there was a reduction in the tonnage of petroleum and petroleum products carried upstream, which fell, by 4.9 per cent, to 10.4 million tons, and of coal which fell, by 28.8 per cent, to 2.7 million tons. On the other hand, the volume of coal carried downstream rose, by 19.7 per cent to 9.4 million tons; the only other significant change in downstream traffic was in tonnage of sand, gravel, crude minerals, etc. which increased, by 11.3 per cent, to 21.3 million tons.

On the Danube (see table 24), the percentage increase in tonnage (10.3 per cent) was a little greater than on the Rhine (8.0 per cent), continuing the trend of recent years; the Danube index, in 1968, (1963 = 100) being 170 and that of the Rhine 143. The total volume, however, expressed in tons, was much higher on the Rhine than on the Danube. On that river, Yugoslavia recorded the greatest absolute increase in traffic loaded in 1968, amounting to 1.6 million tons, or 26 per cent. On the west German section of the Danube the relative increase was 33.1 per cent, but the tonnages involved were much lower.

Table 25 gives particulars of the tonnage carried between each pair of Danubian countries; it shows a fairly general increase. For the reasons given in the footnote to the table, there is not full comparability with the figures for 1963; the change in method of compilation also accounts for differences, in the 1967 and 1968 data, between the figures of total exports, given in table 25, and those under item B in table 24.

Oil pipelines

As may be observed from the table in the earlier part of this chapter showing percentage changes in freight traffic in 1968 compared with 1967, pipelines continue to be the mode of inland transport with the greatest rate of growth, except in Hungary where pipeline operations were curtailed in 1968. Available statistics of pipelines are summarized in table 29, which shows that even in countries such as Czechoslovakia, Spain, Switzerland and Western Germany, where the length of networks was unchanged, there were substantial increases in traffic; these increases were generally well above those of the other modes of transport in the countries concerned.

Combined transport

Available information on numbers of containers forwarded and tonnage carried appears in table 28, which gives an incomplete picture because only container movements involving a rail haul are included: several countries, such as the Soviet Union and the United Kingdom, where considerable use is made of containers by all modes of transport, are omitted from the table for want of data. As the data available do not show separately traffic carried in containers of 20 ft. (6 m) or more in length, it throws no light on their growing use. In most of the countries included in table 28, the figures show a decline in traffic, especially as regards small containers. Exceptions are Belgium, where total container forwardings rose by 36.9 per cent and tonnage by 169.2 per cent, implying a growth in traffic by rail of containers of 20 ft. (6 m) or more in length; Poland, where there was an increase of 6.1 per cent in numbers of small containers forwarded and of 8.3 per cent in the corresponding tonnage; Sweden where forwardings of containers with over

3 cubic metres capacity were more than three times, and the tonnage almost four times, as great in 1968 as in 1967, and Western Germany, where there was a slight increase in small container traffic and a rise of 11.2 per cent both in numbers of other containers forwarded and the tonnage carried.

The company established by a number of European railway administrations under the name of "Intercontainer" 5/ to handle the international movement of containers, primarily those of 20 ft. (6 m) or more in length, started operations in May 1968, in which month it dealt with 130 loaded containers, of which 86 were 20 ft. containers and the remainder of large dimensions. By December 1968, the monthly total had reached 2 286 loaded containers, of which 1 490 were 20 ft., 242 were 30 ft., 519 were 40 ft. and 35 were 35 ft. containers; in addition, the company dealt with 373 empty container movements. At the end of the year this traffic was adversely affected by United States docks strikes which lasted from mid-December 1968 to mid-February 1969, after which the traffic picked up rapidly, reaching a total of over 4 000 loaded containers in April 1969. In Belgium, 32 191 containers, conveying 328 121 tons of goods, were discharged from ships during 1968, while 25 256 containers, with 276 561 tons of goods, were loaded on ships during the same year. This traffic was handled at the port of Antwerp and included some containers under 20 ft. in length. The tonnage was 26 per cent above that for 1967 but the number of containers was only 1 per cent higher. Much of this traffic was to and from North America; in 1967 it accounted for 56.5 per cent of the total number of containers and 64.1 per cent of the tons carried; the corresponding percentages in the first nine months of 1968 were 60.8 and 69.1 respectively.

In France over 90 per cent of the containers of 20 ft. (6 m) or more in length entering and leaving by sea passed through the port of Le Havre, where 17 600 units with a tonnage of 176 139 were handled during 1968, both figures representing an increase of about 75 per cent on 1967. Eighty-eight per cent of the trans-Atlantic container traffic passing through this port was reported to have been carried by rail on the land portion of the haul in France.

In the Netherlands, 109 189 containers of 8 ft (2.4 m) or more in length arrived by sea in 1968; 84 842 were loaded with 712 489 tons of goods. Of this traffic, 43 per cent of the loaded containers and 62 per cent of the tonnage came from North America. Containers forwarded by sea totalled 97 875 of which 75 318 were loaded, conveying 703 966 tons of goods; the proportion destined for North America represented 24 and 35 per cent of the loaded containers and tonnage respectively.

Nearly two-thirds of the containers entering and leaving the Netherlands by sea passed through the port of Rotterdam. According to estimates by the International Road Transport Union (IRU), approximately 75 per cent of the land movement of containers to and from Netherlands ports was by road.

The number of containers handled in west German seaports (about two-thirds at Bremen/Bremerhaven) rose in 1968 by over 40 per cent compared with 1967, to about 70 000, approximately half of which were carried by rail on the land portion of the haul in Western Germany.

Container transport between Great Britain and the Continent of Europe received an impetus from the placing in service during the year of specially equipped ships for the carriage of containers between Harwich and Zeebrugge and Rotterdam respectively. Special train services were provided to ensure the speedy transport of containers between those ports and their hinterland. A new development in 1968 was the introduction of a through train between London and Paris via the Dover-Dunkerque Ferry for the carriage of "freightliner" type containers. Within Great Britain "freightliner" traffic increased to nearly 300 000 loaded containers, which was almost three times more than in 1967.

NETWORKS

Railways

The decrease in the length of railway networks, which has been in evidence for several years, as a result of the closing down of sections with low traffic density, became slightly more pronounced in 1968; the total length of railway open to public traffic in Europe, including the whole of the USSR and Turkey, fell from about 417 500 km at the end of 1967 to roughly 415 500 km at the end of 1968. Only in four countries was there a net increase: Albania, Finland, Spain and the USSR.

In Albania, the increase of 54 km was due to the opening of a line from Rogozhine to Fieri. The Finnish State Railways opened 105 km of new line, but this was partly offset by the closing of 45 km of private railway. In Spain, the RENFE opened an important new main line in July 1968, running directly from Madrid to Burgos, a distance of 277 km, which is 93 km shorter than the old route via Medina del Campo. The new line is single track, but the principal bridges and tunnels were built to accommodate a second track. On the Spanish narrow-gauge network, a new line is being built between El Ferrol and Gijon, on which the section between Vivero and Vegadeo (68 km) was opened during the year. Several other lines, however, have been closed so that there was a net decrease in the total length of narrow-gauge line.

5/ See Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe, 1967. p. xiv, United Nations publication, Sales No.: E/F.69 II.E.2

The expansion of the railway network of the USSR, which has been going on for a considerable number of years, continued in 1968 but at a slower rate, 331 km of new line being completed during the year. This figure includes a line from Kolosovka to Razdelnaya which will improve communications from the Donbass and Krivoi Rog to areas to the west and south-west, and a line from Shush to Kya and Shaltyr which will be used for the transport of nepheline ore and materials to plants at Achinsky and Krasnoyarsk. In Yugoslavia, progress was made with the building of the new direct line from Belgrade to the Adriatic at Bar; the section from Belgrade to Valjevo (92 km) was opened in November 1968. As various little-used lines were closed during the year, the total length open to traffic in Yugoslavia fell by 663 km to 10 688 km.

Considerable expenditure is being devoted to the improvement of the efficiency and capacity of existing networks. Track is being strengthened and alignment improved to allow higher speeds. The maximum permissible speed was raised from 140 kmph to 160 kmph on considerable lengths of the German Federal Railway and the SNCF networks, on certain sections it was raised to 200 kmph. On the Netherlands Railways and the Swiss Federal Railways 140 kmph speeds were authorized on some sections; a maximum speed of 100 miler per hour (160 kmph) was permitted on some sections of the British Railways. In the USSR, heavier rails were laid on over 9 000 km of track.

In several countries, further electrification took place. The USSR continues to hold the lead as to length of line converted during the year, the total being 1 632 km or 8.6 per cent above the figure planned for the year. The principal lines concerned were: Atbasar - Esil in Central Asia, Danilov - Nikolo Paloma, which constitutes part of one of the routes connecting Moscow with the Trans-Siberian Railway, Sambor - Chop (frontier station with Czechoslovakia and Hungary) and Krasnoarmeiskoe (Donbass) - Dneprodzerzhinsk. The next greatest length of electrification completed in 1968 (810 km) was in Western Germany, where electric traction was introduced between Osnabrück, Bremen and Hamburg, and between Hamm, Minden and Wunstorf. Trains are now electrically hauled all the way from Cologne and the Ruhr industrial area to Hamburg and to Hanover. Other lines electrified included, Cologne - Mönchengladbach - Kaldenkirchen (Netherlands frontier), Mönchengladbach-Aachen, and Saarbrücken - Neunkirchen - St. Wendel. At the end of the year a further 400 km were in course of conversion.

Good progress was made with the extensive electrification programme of the Polish State Railways, just over 300 km being converted during the year. The lines concerned were that from Warsaw (already electrified as far as Pilawa) to Deblin and Lublin, and those from Deblin to Katowice and Kraków via Radom, Kielce and Tunel. In Czechoslovakia, electrification of the main east-west lines continued. The increase of 173 km in the length of electrified line in Spain was due to the introduction of electric traction between Venta de Baños, Burgos and Miranda de Ebro, thus giving through electric running (but not on the same system) from Madrid, via the old route, to the French frontier at Irun/Hendaye. Electrification in Austria affected lines in the centre of the country (St. Valentin - Kastenreith - Amstetten and Kleinreifling). In France, a further section of the Marseille - Ventimiglia line (St. Raphael - Cannes) was completed. No new electrification was completed in Belgium during 1968, but work continued on the 40-km section Namur - Liège; this section is of particular importance as it is the only remaining non-electrified gap between Paris and Cologne. In Finland, trial runs of electric trains over the 38 km section between Helsinki and Kirkkonommi began in the summer of 1968, but regular electric services were not introduced until January 1969. No electrified length is, therefore, shown under Finland in table 6.

The relative importance of electrification is considerably understated by the figures for length of line or the percentages of total line given in table 6, item 2, even when allowance is made for the fact that much electrification relates to lines with two or more tracks (see item 5 of the table), because generally only lines carrying heavy traffic are electrified.

A decline in traffic occasionally leads to the abandonment of electric traction and its replacement by diesel traction. For example, the reduction in the length of electrified line on the British Railways, shown in table 6, is due to the discontinuance of electric working on suburban lines in north-east England, where the electric equipment had become due for replacement; it was found more economic to introduce diesel traction.

Roads

Efforts made by many countries to expand their motorway network were a feature of 1968. Some indication of the progress achieved is given in the following table, which shows the length of motorway open to traffic at the end of 1967 and 1968 respectively. Moreover, extensive work is proceeding on the construction of further sections of motorway in almost all the countries listed in that table.

Length of motorway open to traffic at the end of year - kilometres

Country	1967	1968
Austria	376	411
Belgium	335	...
Denmark	101	126
Finland	36	81
France	986	1 132
Greece	11	65
Hungary	94	113
Italy	2 377	2 664
Netherlands	718	940 a/
Norway	49	54
Portugal	66	66
Spain	69	83
Sweden	286	329
Switzerland	221	255
United Kingdom	807	965 b/
Western Germany	3 617	3 967

a/ Including about 180 km of expressway which have all the characteristics of motorways, except that they include level intersections (roundabouts) which will be replaced by flyovers in future; the expressways will then become motorways in the full sense of the term.

b/ Position in March 1969.

The above figures relate to motorways as defined in item 69 of annex I. The greater part of the length concerned also complies with the further condition laid down in the United Nations Convention on Road Traffic, signed at Vienna in 1968, that a motorway shall be "provided, except at special points or temporarily, with separate carriageways for the two directions of traffic, separated from each other by a dividing strip not intended for traffic, or, exceptionally, by other means". 6/ The requirement of separate carriageways is not always met, for example, in Hungary where 105 of the 113 km have only one carriageway, Italy with 107 km of one-carriageway motorway, Norway with 35 km and Western Germany with about 75 km. Dual carriageway roads are, however, not confined to motorways and several countries have substantial lengths of such road which are not classified as motorways; in the United Kingdom, for example, there were about 1 480 km of all-purpose dual-carriageway main road in use at the end of March 1969.

Elsewhere, there are considerable lengths of road referred to as "motorways", although not fully complying with the definition mentioned in annex I, for example, nearly 1 400 km in Eastern Germany, about 350 km in Poland, and several hundred kilometres in Yugoslavia. These roads have some level intersections and, in certain cases, they are not reserved exclusively for motor traffic.

The 350 km of new motorway open to traffic in Western Germany during 1968 were of importance as they completed certain major routes, such as the Hansa route (Bremen-Ruhr) and the Rhön route (Fulda-Würzburg) or were intended to bring relief to the heavily loaded Frankfurt-Karlsruhe motorway, such as sections from Darmstadt to Weinheim and from Mannheim via Waldorf to Heilbronn. In Italy, the 350 km or so of new motorway comprised sections in various parts of the country, including further portions of the motorway running southwards to connect Naples and Reggio di Calabria. At the end of the year there were 1 667 km of motorway under construction in Italy.

In France, several new sections of motorway were completed just before the end of the year, including nearly 100 km of the Lyon-Marseille motorway which was thus in use for 226 km southwards from Lyon and formed the longest continuous section of motorway then open in France. Some 190 km of motorway were due for completion in 1969 and further sections were under construction or planned. The additional length of motorway in Spain was due to the opening of several short sections around Madrid during October 1968.

6/ United Nations Conference on Road Traffic, Final Act and Related Documents (E/Conf.56/16/Rev.1-17/Rev.1-19), page 12, United Nations publication, Sales No.: E/F.69.VIII.1.

Although work on road networks was delayed or curtailed for financial reasons in some countries, the growth of road traffic has led to much pressure on some governments to devote increased resources to road construction and improvement. Table 12, which summarizes the data received concerning expenditure on roads, shows that there was an upward trend in such expenditure in all the countries listed. Owing to rises in costs, the increase in work actually carried out is, however, in many countries not as great as the additional expenditure would imply. Work undertaken relates to all types of improvement to existing roads, as well as the provision of completely new roads. Important items are the provision of by-passes to avoid heavily congested urban areas and the construction of ring roads round large towns, such as the peripheral boulevard on the outskirts of Paris, two further sections of which were completed in 1968, and the ring road round Milan of which the western portion, forming a direct link between several motorways, was inaugurated during the year.

Inland waterways

Table 17 summarizes the available statistics of inland waterway networks. In general, they show little change compared with the immediately preceding years. The reduction of about 1 600 km in the total length of waterway in France is due to the elimination of 1 176 km of waterway, usable only by craft with a capacity of under 50 tons, and of 422 km, usable only by rafts, which were previously included in the statistics. Waterway regularly used for transport is not affected. No important new waterway was opened to traffic during 1968, work on waterway networks being concentrated largely on the improvement of existing waterways to permit of the passage of larger craft and navigation at higher speeds or for longer periods (continuous day and night navigation). In France, for example, 1968 saw the final stages of work on the Dunkerque-Denain waterway, which is designed to take large craft. It is 160 km long and consisted of a series of small-capacity waterways, in existence for a number of years, which have now been enlarged and equipped with modern installations. It provides a high-capacity direct connexion between the port of Dunkerque and the industrial areas, in the North of France, with Paris via the Canal du Nord, and with the Belgian waterway network via the Sambre and the Scheldt. On the Marne-Rhine Canal a ship-lift was completed at Arzviller, replacing 17 locks. In Western Germany the canalization of the River Neckar was completed up to Plochingen; the deepening by 40 cm of the navigable channel on the Rhine above St. Goar proceeded, and discussions were started between the Government of the Federal Republic of Germany and the French Government on improving the Rhine on the section of that river downstream from Strasbourg/Kehl where this river forms the frontier between the two countries. On 1 March 1968, the length of navigation on the Rhine-Main-Danube link, was extended to Forchheim by the opening of 32 km of newly built canal; work was actively proceeding on the 40 km from there to Nürnberg.

On the Danube, major works were in progress at the Iron Gates. They are being carried out jointly by Romania and Yugoslavia and their purpose is to irrigate large areas, to improve conditions of navigation and to establish hydro-electric power plants. Two locks and two power plants, one on each bank are involved. One lock was brought into use in 1969, and the whole project should be completed in 1971. When ready, it will not only do away with the need for special tractors to assist barge trains proceeding upstream, but will also make continuous day and night navigation possible.

In the United Kingdom, a number of waterways, little used for commercial traffic and of low capacity, for the most part, were closed to navigation. The total length of waterways in that country decreased from 1 262 km in 1967, to 1 148 km in 1968; the decrease in the length regularly used for transport was greater (876 to 603 km). The total length of waterway in the Netherlands declined by 196 km to 5 821 km at the end of 1968; for the most part, this decrease affected waterways used by craft of under 250 tons. In the other countries listed in table 17, changes in total length either did not occur or were very slight.

Oil pipelines

Figures of the length of pipelines are given in item 1 of table 29. They imply some slackening in the rapid growth of pipeline networks which had been a feature of recent years in many countries. Many of the plans for pipelines have now been completed. Only in the Soviet Union has the pace of pipeline construction (1 000 - 2 000 km of new pipeline per annum) been maintained. The increase in the United Kingdom was due chiefly to the completion of a 394-km pipeline from the Thames (below London) to the Merseyside. It serves *en route* a newly built central oil terminal at Kingsbury near Birmingham. South of that point the pipeline diameter is 14 inches and to the north 10 inches.

MOBILE EQUIPMENT

Railways

Available data are summarized in table 7. Changes in numbers of motive power units during the year were comparatively slight, apart from the continuing decline in steam locomotives in those countries where steam traction was still significant. The Swiss Federal Railways and the British Railways gave up their use altogether. No statistics of the tractive stock of the USSR are available, but the relative importance of the different modes of traction in that country may be deduced from the fact that in 1968 48.1 per cent of goods traffic was hauled by diesel, and 46.3 per cent by electric locomotives. During the year, new electric

locomotives with a total power of 2.5 million hp were delivered to the USSR Railways; in addition, 1 499 new main-line diesel locomotive units were supplied, together with a number of 750 to 1 500 hp diesel shunting locomotives.

Figures are given for the first time in table 7 of the number, and in some cases, of the total power, of new units placed in service during the year. In nearly all the countries supplying data, the number of new electric or diesel units was comparatively small in relation to total stock because the widespread use of diesel traction is relatively recent on most systems and few diesel units had reached their age limit. To some extent this is also true of electric units, although electric traction has existed for a considerable time on certain lines. Electric locomotives were beginning to be scrapped in significant numbers in Switzerland. In Italy, the withdrawal of electric locomotives was associated with the replacement of the old three-phase system of electrification by the more recent Italian standard of 3 000 volts D.C. On British Railways, the only new tractive units placed in service were 4 diesel locomotives which were purchased and 46 hired from manufacturers; there was a substantial reduction in the total number of motive power units of all descriptions as a result of the complete withdrawal of certain non-standard types and of the scrapping of a number of obsolete rail motor vehicles.

The statistics of passenger carriages show little change. Among the railways listed in table 7, the only noticeable variation relates to British Railways, where the total vehicle stock decreased by 6 per cent compared with 1967; the decline in seating capacity was slightly less. An increase of about 3 000 units of passenger stock is reported in the USSR.

The scrapping of old and obsolete vehicles in many countries and the placing in service of new vehicles of modern design led to an improvement in the standard of accommodation as well as to an increase in safety. On the Swiss Federal Railways, the last remaining coaches with wooden bodies were withdrawn from service during 1968, and on the German Federal Railway scrapping of numbers of 4 and 6-wheeled stock caused the proportion of bogie coaches to rise from 68 to 70 per cent of the total; all new passenger coaches on the German Federal Railway were fitted with disc brakes.

From the available data it would appear that the greatest increase in freight rolling stock was in the Soviet Union where 48 100 units were supplied to the USSR Railways by domestic industries. The new vehicles included 4-axled covered wagons; 4 and 8-axled open and tank wagons, insulated and refrigerated wagons, as well as special wagons for the carriage of cement. In addition, a number of wagons were imported. Elsewhere in Europe, changes in the wagon stock were slight, wagon numbers declining to a small extent in most countries; the decrease in total wagon capacity was relatively small. In a few cases there were very slight increases as a result of the continuation of the practice of substituting high capacity, for smaller, wagons.

Road transport

The general situation was broadly similar to that obtaining in 1967.

The decline in number of motor cycles, which started in a few countries several years ago, had extended by 1968 to many of the countries for which data appear in table 13. Exceptions were mostly in countries where numbers of private cars were low in relation to the total population (see table 13, item 42) or where average incomes were low (see data on GNP per head in table 2).

The trend in cycles with auxiliary engine (mopeds) was somewhat irregular, but it would appear from the fragmentary data available that their numbers were stable or declining; only in Switzerland did their numbers continue to grow at approximately the same rate as in previous years.

The numbers of private cars continued to rise in all countries for which data are available (see table 13), but the rate of growth in 1968 was generally somewhat lower than in 1967. The actual percentage increases in the two years concerned were as follows:

Percentage increase in numbers of private cars

	1967	1968
Austria	9.4	9.5
Belgium	11.4	9.8
Cyprus	6.5	...
Czechoslovakia	14.3	6.8
Denmark	9.2	7.6
Eastern Germany	14.7	...
Finland	8.9	5.4
France	7.7	2.7
Greece	17.9	...
Hungary	23.9	13.2

	1967	1968
Iceland	9.1	4.4
Ireland	6.2	7.0
Italy	15.9	...
Luxembourg	8.1	7.1
Malta	...	14.9
Netherlands	14.8	15.9
Norway	10.3	8.8
Poland	14.7	12.9
Portugal	11.6	...
Spain	26.8	22.4
Sweden	4.3	5.4
Switzerland	6.6	8.3
Turkey	22.0	...
United Kingdom	8.3	7.6
Western Germany	6.9	6.1
Yugoslavia	40.5	23.6

These percentage increases were, for the most part, well above the growth of GNP. This is illustrated in Chart L/ which gives the number of private cars per million US dollars of GNP in those countries for which information on GNP is given in absolute figures (see table 2).

Numbers of buses rose in almost all countries, the rate of increase in 1968 being generally above that of the immediately preceding years. This was partly due to the substitution of buses for urban tram and trolley bus services and, to a lesser extent, local railway services. In the United Kingdom, however, numbers of buses fell slightly in 1968, after having increased to a small extent in 1967; the decline in the passenger traffic of urban transport undertakings, due largely to the growing use of private cars, was probably the chief cause.

Goods road motor vehicles increased in numbers in most countries. In Czechoslovakia, there was an exceptionally high rise, numbers of lorries doubling during the year. Elsewhere, increases were comparatively modest, being mostly below eight per cent. Rather more substantial rises occurred, however, in Malta (10.4 per cent), Spain (12.9 per cent) and Switzerland (10.7 per cent). In the last-mentioned country, the rise was due very largely to greater numbers of vehicles used for the carriage of both passengers and goods (station wagons, etc.) being placed in service (see footnote (b) under Switzerland in table 13); the increase in vehicles of that type was 17.2 per cent, whereas that of motor vehicles used solely for the transport of goods was only 3.6 per cent.

Small decreases (1.4 per cent) were recorded in Finland and Iceland; in the former case, however, total carrying capacity of all goods road vehicles rose by 1.7 per cent as a result of a substantial growth in numbers of larger lorries (with a capacity of 7 tons and over) and also of a considerable increase in numbers of trailers.

The only case in which there was a significant fall in numbers of goods road motor vehicles was the United Kingdom, where the total vehicle fleet in 1968 was 7.4 per cent below that of the preceding year. The drop in vehicle numbers was concentrated on the smaller types of vehicle (under 3-tons capacity); total carrying capacity was not, therefore, very greatly affected.

Inland water transport

Statistics of numbers, capacity and power of inland waterway vessels are given in table 18 and corresponding details of craft placed in service appear in table 19. The usual data, expressed as percentages on craft classified by age group, are in table 20. In most countries, there was a slight increase in total numbers and total capacity of craft. Exceptions were Western Germany and Switzerland, where numbers of craft scrapped exceeded that of craft placed in service during the year. The decline in Switzerland related chiefly to tankers, a somewhat unexpected development in view of the growth of petroleum transport on the Rhine; it was caused by the sale of pushed-tankers to operators in other countries.

The figures as a whole reflect the continued trend towards the use of pushing instead of towing. In Poland, all dumb craft placed in service during 1968 were pushed-barges, either new or converted from dumb barges, originally designed to be towed, and all the tugs were pusher craft, converted from tugs hitherto used for towing. In most other countries, a significant proportion of craft placed in service during the year were designed for pushing. Many waterways, however, are unsuited for such navigation. Craft of

---

L/ See pages L - LI.

conventional type, in particular of moderate capacity, are, therefore, still placed in service. The use of tugs of the traditional type to tow a train of dumb barges is, however, steadily declining; when pushing is not feasible, it is more common practice to employ a self-propelled barge to tow dumb barges.

There was little change in the average age of craft. Most countries possessing dumb barges more than fifty years old scrapped a small number of such vessels, but, as the figures in table 20 show, dumb barges built before 1920 still constituted a significant percentage of the total fleet. This explains why provisions for scrapping subsidies have been under discussion in certain western European countries. The statistics do not fully reflect the true position of self-propelled craft, because the craft are classified by year of construction of the hull; some vessels may have been rebuilt or may be converted dumb barges; such conversions are still going on, as can be deduced from the number of cases where total numbers of self-propelled barges in some of the earlier age groups rose slightly during 1968.

Combined transport

Table 27, which gives available statistics of containers owned or approved by railway administrations, does not fully reflect the importance of this type of combined transport equipment, because certain countries where large numbers of containers are in use, such as the USSR, are omitted for want of data, and because the figures in the table are restricted to containers owned or approved by railway administrations. The considerable and growing park of large containers (with a length of at least 20 ft.(6 m)), used particularly in intercontinental traffic, is only shown in the table to the extent that such equipment has been approved by a railway administration. Such may be the case in Italy and the Netherlands, where very substantial increases were reported from 1967 to 1968 in numbers of railway approved containers, exceeding a capacity of 3 cubic metres. International or intercontinental traffic involving a sea journey continued to expand rapidly during 1968, in particular on the North Atlantic route and between Great Britain and continental Europe. Special container ships have been and are being built for this traffic. By the beginning of 1969, there were 20 such ships on the North Atlantic routes alone, with a total capacity of 13 700 20-ft container units. During 1968, British Railways placed two specially built cellular container ships in service between Harwich and Zeebrugge.

The stock of large containers owned by British Railways was increased by a further 1 852 units for freightliner services during 1968; the reduction in the total stock of containers, shown in table 27, was due to the scrapping of 4 526 old containers with an average capacity considerably below that of the new freightliner containers. In the same year the SNCF subsidiary, Compagnie Nouvelle des Cadres, increased its stock of 20-ft. containers from 200 to 500 units; a further 500 units were on order in 1969.

Increased numbers of containers necessitated additional vehicles for their conveyance. On the British railways, for example, 472 new wagons were placed in service for freightliner trains; on the German Federal Railway, a new type of flat wagon was introduced for containers. Orders were also placed for low-loading wagons for the carriage of ordinary goods road motor vehicles, including articulated vehicles, in "piggy-back" services. The use of pallets was extended and four railways joined the European Pallet Pool, bringing its total membership up to 17 railway administrations.

UTILIZATION OF EQUIPMENT

When measures in terms of total train-kilometres per kilometre of line, utilization of railway networks was, on the whole, more intense in 1968 than in 1967. As table 8 shows, passenger-train-kilometres (item 1) and freight-train-kilometres (item 5), when added together, were somewhat higher in 1968 than in 1967. There was a decrease (2.2 per cent) in train-kilometres in France, as a result of strikes in May and June; in Great Britain there was a decline of 9.3 per cent in total train-kilometres, but as this was accompanied by a 5.5 per cent decrease in the network length, the reduction in the intensity of operating utilization was only 4 per cent.

The utilization of railway networks for freight traffic in 1968 and 1963 is shown graphically in Chart II[8/], where it may be observed that, in most countries, freight transport density was higher, in 1968, than in 1963. The chart also shows how the density of traffic in the Soviet Union was several times higher than that of any other country, the next highest figures being recorded by the planned economy countries of eastern Europe. In western Europe, the highest density was on the German Federal Railway, followed very closely by the Swiss Federal Railways, thanks to their very heavy transit traffic and the relative absence of branch lines.

Comparisons as to the utilization of motive power units on railways are difficult because of changes in the type of power used (replacement of steam by electric or diesel traction; increasing use of rail motor vehicles for passenger trains, etc.). All that can be said is that a higher volume of traffic was, in general, handled with a smaller number of motive power units; conclusions as to productivity can, however, only be drawn after taking into account the relative costs of the different types of equipment used.

Wagon utilization improved generally as may be seen from item 14 (average wagon load) and item 16 (average wagon turn-round time) in table 8. Average wagon load was higher in 1968 than in 1967 in all the countries for which data are included in table 8; the increase was generally greater than that of average wagon capacity (item 15). Turn-round time, which is influenced by seasonal fluctuations and lack of balance

---

8/ See pages LII - LIII.

in traffic flows, showed a less consistent improvement; in many countries supplying relevant information, the 1968 average was an improvement on that of 1967, particularly in Belgium, where turn-round was reduced from 7.0 to 6.1 days.

From the incomplete statistics in table 15, which indicate that motor vehicle-kilometres increased perceptibly in some countries, and from the more complete statistics in table 13, showing increases in almost all categories of road vehicles, it may be assumed that road networks were more intensively used during 1968 than during the previous year.

It would appear that the utilization of road vehicles has been adversely affected in some areas by growing traffic congestion, especially in towns and on certain main roads. There is, however, little evidence of changes in the utilization of goods road motor vehicles, particularly those engaged on long distance transport operations. In Switzerland and in the United Kingdom, there was a small increase in the kilometres run during 1968, compared with 1967; in the latter country, despite a small reduction in total numbers of goods road motor vehicles. In the United Kingdom ton-kilometres increased proportionately more than vehicle-kilometres; this was due largely to the fact that vehicles with a capacity of more than 10 tons increased by 12 per cent and that such vehicles were used mainly for long distance work. In Western Germany, the fact that traffic increased in 1968 much more rapidly than numbers of vehicles, may be regarded as a sign of better utilization.

In France, a sample survey taken in 1968 indicated that the average ton-kilometres per goods road motor vehicle in use were 58.9 thousand, compared with 57.2 thousand in 1967, and 55.6 thousand in 1966; the increase in the average performance per vehicle, however, appears to have been due to the fact that high-capacity vehicles represented a somewhat greater proportion of the total vehicle park in 1968, as the average number of ton-kilometres per ton of loading capacity declined slightly over the same period (from 13 330 in 1966, to 13 200 in 1967, and 13 150 in 1968).

Utilization of inland waterway networks improved in most countries during 1968 and reached record levels in some countries. The average transport density, expressed in ton-kilometres per kilometre of waterway, is given in Chart II 8/, which shows how that density has risen very substantially since 1963. The very high figure for Western Germany, is due to the extremely heavy volume of traffic, on the Rhine, where the average density on the section between Rheinfelden (the head of navigation) and the Netherlands frontier, at Emmerich was 49.3 million ton-kilometres per kilometre of waterway, in 1968. The relatively low figure for the Soviet Union, where there are several long waterways of high capacity, is explained by the fact that much of the waterway network in that country is closed for several months every winter.

Separate figures in respect of the utilization of the fleets registered in each country cannot be derived directly from the figures of freight transport in table 21 and from those of craft given in table 18, because of the considerable extent to which craft operate outside their national boundaries. The substantial increase in inland waterway traffic handled, in 1968, with a fleet little different in size from that of 1967 reflect a general improvement in craft utilization. This resulted from less time being spent awaiting cargo and from the fact that water levels throughout practically the whole year allowed craft to be loaded to their full capacity; the further development of push-towing also enabled greater use to be made of existing carrying capacity. The following examples taken from west German and Swiss statistics illustrate the improvement in craft utilization. The performance of the west German fleet at home and abroad rose from 5 423 ton-kilometres per ton of carrying capacity in 1963, to 7 105 ton-kilometres in 1967, and 7 461 ton-kilometres in 1968. In Switzerland, the average load of craft arriving at Basle went up from 583 tons in 1967, to 646 tons in 1968, the coefficient of loading increasing from 66.5 per cent to 70.2 per cent.

As may be seen from the figures of length of, and volume of, transport by oil pipelines, in table 29, there was a general increase in pipeline utilization, which reflected not only the growing demand for petroleum products, but also the fact that certain pipelines, completed in 1967 or in immediately preceding years, only came into full operation in 1968.

8/ See pages LII - LIII.

LA SITUATION DES TRANSPORTS EN EUROPE [1]

Les extraits ci-après de l'étude intitulée "Etude sur la situation économique de l'Europe en 1968" donnent une idée générale de la situation économique de l'Europe en 1968 :

"Au total, l'accroissement du produit national brut des pays industriels de l'Europe occidentale s'est situé entre 4 1/2 % et 5 % - soit un taux d'expansion nettement supérieur à celui de 1967 (année de "récession") (chiffré ... à moins de 3 %) et qui n'est pas très différent du taux de croissance à long terme ...

Le fait marquant a été la reprise de la production en Allemagne occidentale où, après la stagnation de 1967, elle s'est accrue de 7 % en 1968. Aucun autre pays n'a vu le rythme de l'activité économique subir de changement aussi prononcé. Il y a, cependant, eu relèvement sensible du taux de croissance dans d'autres pays (sauf la Finlande) qui avaient été gravement touchés par la récession de 1967, à savoir : l'Autriche, la Belgique, la Suède, la Suisse et le Royaume-Uni"2/

"Les pays d'Europe méridionale n'ont pas pleinement fait écho en 1968 à la reprise économique des pays industrialisés. D'après les chiffres de la production réelle, le taux d'expansion a été d'environ 4 % en Grèce et en Yougoslavie, de 4,5 % en Espagne et de près de 6 % et 7 % respectivement au Portugal et en Turquie. .... La plupart des pays de la région ont .... connu, aussi bien en 1967 qu'en 1968, un certain ralentissement de l'activité qui a momentanément retardé leurs progrès vers la réalisation d'un niveau de revenu par habitant égal à celui des pays industrialisés"3/.

"Il n'est pas de pays, en Europe orientale, où la production nationale ait progressé de moins de 5 % en 1968. La croissance économique s'est donc facilement maintenue, dans tous les pays de la région et pour la troisième année consécutive, au-dessus du seuil inférieur qu'en économie socialiste les planificateurs envisagent normalement pour les taux d'expansion à long terme"4/.

Les taux d'expansion enregistrés en 1968 ont été, toutefois, un peu inférieurs à ceux des quelques années précédentes, sauf en Union soviétique, où le taux a légèrement dépassé celui de 1967.

On trouvera au tableau 2 les montants du PNB pour l'Europe occidentale et l'Europe méridionale ainsi que les indices du PNB pour tous les pays.

En résumé, le climat économique a été marqué généralement par un accroissement de l'activité auquel les transports ont participé, comme le montrent les statistiques des transports contenues dans le présent Bulletin.

1/ L'analyse présentée dans cette section se fonde sur les données des tableaux du présent Bulletin et sur des renseignements obtenus par le Secrétariat à d'autres sources.

2/ "Etude sur la situation économique de l'Europe en 1968", Chapitre premier, section 1; Publications des Nations Unies, Numéro de vente : E.69.II.E.

3/ Ibid., Chapitre premier, section 7.

4/ Ibid., Chapitre II, section 1.

TRANSPORTS DE VOYAGEURS

L'augmentation de l'activité économique et l'élévation du PNB moyen par habitant en 1968 par rapport à 1967 ont un peu accru le volume total des transports de voyageurs, mais on a enregistré une légère diminution des transports de voyageurs par chemin de fer dans la moitié environ des pays du tableau 8. Aucune tendance générale ne se dégage, si ce n'est que les pays où les transports de voyageurs par chemin de fer ont augmenté sont presque tous des pays, comme la Bulgarie, la Pologne, la Turquie et l'Union soviétique, où les déplacements en voiture privée sont relativement beaucoup moins importants en raison du peu de véhicules par rapport au chiffre de la population. En Tchécoslovaquie, la diminution de 4 % du nombre des voyageurs-kilomètres et de 5 % du nombre de voyageurs transportés semble avoir diverses causes, car elle s'est répartie sur une grande partie de l'année; les voitures privées sont peu nombreuses en Tchécoslovaquie mais on a enregistré de fortes augmentations en 1967 et en 1968, ce qui a pu réduire les transports par chemin de fer au profit de la route. En Europe occidentale, c'est en France que l'on a enregistré la baisse la plus importante (7,3 % pour le nombre des voyageurs transportés et 6,5 % pour le nombre des voyageurs-kilomètres), qui est due entièrement à la série de grèves non seulement dans les chemins de fer, mais encore dans une grande partie de l'industrie française entre la mi-mai et la mi-juin. Pendant les quatre premiers mois de 1968, le nombre des voyageurs transportés par chemin de fer en France a légèrement dépassé le total des mêmes mois de l'année précédente; les chiffres de mai et de juin indiquent une chute d'environ 36 %. Le trafic normal n'a vraiment repris qu'en octobre, mais le chiffre des voyageurs-kilomètres a été légèrement supérieur à celui d'octobre 1967. La diminution de près de 5 % des voyageurs-kilomètres en Espagne est attribuée à l'augmentation considérable du nombre des voitures privées enregistrées dans ce pays et à la suppression des voitures de troisième classe sur les chemins de fer.

Malgré l'augmentation du nombre des voitures privées, on note une légère augmentation des transports de voyageurs par chemin de fer dans plusieurs pays industriels d'Europe occidentale; cette augmentation a porté sur le nombre de voyageurs transportés, et aussi dans une plus forte mesure, sur celui des voyageurs-kilomètres en Belgique, en République fédérale d'Allemagne et en Suisse; en Italie, on a enregistré une augmentation des voyageurs-kilomètres, mais non des voyageurs transportés. En Suisse, le recul léger mais constant des transports de voyageurs par chemin de fer, qui durait depuis 1964, s'est arrêté; le changement de tendance a été attribué à divers facteurs, tels que l'augmentation du nombre des touristes étrangers, notamment des touristes venant du nord de l'Europe et traversant la Suisse pour aller en Italie et sur la côté méditerranéenne et en revenir, à laquelle s'ajoutent l'augmentation des transports de travailleurs étrangers et le stimulant que sont pour les déplacements en chemin de fer les tarifs réduits accordés aux personnes âgées, tarifs qui ont aussi été introduits, mais à moins grande échelle, en Allemagne occidentale et dans une partie de la Scandinavie. L'accroissement de 3,8 % des voyageurs transportés par les chemins de fer nationaux suédois (alors que le nombre des voyageurs-kilomètres a baissé de 0,8 %) est intéressant en ce sens que les transports de voyageurs par chemin de fer n'avaient cessé de diminuer en Suède, pour beaucoup à cause de l'augmentation continue du nombre des voitures privées (la Suède, avec 262 voitures pour 1 000 habitants - voir tableau 13 - a le taux de motorisation le plus élevé en Europe). En Suède, la diminution des transports par chemin de fer, qui se poursuit depuis 1949 au taux annuel moyen d'environ 5 % pour les voyageurs transportés et de 3 % pour les voyageurs-kilomètres, concerne principalement les transports sur courtes distances (jusqu'à 200 km) où les chemins de fer cèdent devant les voitures privées, et les transports sur plus de 400 km où la concurrence de l'avion est possible. L'augmentation des voyageurs transportés en 1968 semble résulter des diverses mesures prises par les chemins de fer nationaux suédois pour relancer le trafic voyageurs.

Le développement des transports de voyageurs par la route a été général, ce que permet de conclure l'augmentation du nombre de véhicules, bien que l'accroissement du volume de ces transports n'ait pas forcément été proportionnel à l'augmentation du nombre des véhicules. Les données incomplètes dont on dispose sur les transports de voyageurs par la route sont résumées au tableau 15.

Le tourisme international, qui aurait pu être stimulé par la croissance du PNB, a été un peu défavorisé par le mauvais temps, les événements de mai-juin 1968 en France, le maintien des restrictions sévères à l'exportation de devises à l'égard des résidents du Royaume-Uni et l'adoption de mesures monétaires restrictives par la France. Dans l'ensemble, il y a eu relativement peu de changement dans les transports internationaux de voyageurs, comme l'indiquent les statistiques du tourisme international du tableau 5. On a enregistré, en Autriche, à Chypre, à Malte et au Royaume-Uni, une augmentation de plus de 10 % du volume des touristes et de 9 % en Espagne. Comme une grande partie des déplacements touristiques internationaux se fait par la route, les entrées de voitures privées étrangères (tableau 15, rubrique 19) sont une indication de l'importance du tourisme international; le nombre des entrées de voitures privées étrangères en Espagne a augmenté de 19 % en 1968, atteignant le total de 3 825 900. Autant qu'on puisse en juger d'après les données disponibles, il n'y a pas eu de changement prononcé dans les transports internationaux par autocar.

TRANSPORT DE MARCHANDISES

La croissance du PNB a entraîné une augmentation générale des transports de marchandises. Comme l'indique le tableau 3, dans les pays pour lesquels les statistiques sont complètes, l'importance relative des principaux modes de transports intérieurs n'a que peu changé, celle des chemins de fer a diminué et celle des autres modes de transports a légèrement augmenté. Les chiffres des transports de marchandises par chemin de fer (tableau 8), par voie navigable (tableau 21) et par oléoduc (tableau 29) et les augmentations du nombre des véhicules routiers automobiles pour les transports de marchandises indiquées au tableau 13 autorisent à penser que dans tous les autres pays, l'évolution a été sensiblement la même. La diminution de la part des chemins de fer dans le volume total des transports de marchandises vient de ce que, si les transports de marchandises par chemin de fer ont augmenté dans presque tous les pays, le volume des marchandises transportées par d'autres modes de transports s'est accru beaucoup plus. Les changements de 1968 par rapport à 1967 dans le pourcentage du volume total des marchandises transportées par chacun des modes de transports sont indiqués dans le tableau ci-dessous dans lequel, faute de données sur le nombre des tonnes ou des tonnes-kilomètres transportées par route, on a donné l'augmentation en pourcentage du nombre de véhicules routiers automobiles pour les transports de marchandises.

Augmentation ou diminution, en pourcentage, du volume de marchandises transportées en 1968, par rapport à 1967

	Par chemin de fer		Par route[a]		Par voie navigable		Par oléoduc	
	t	t-km	t	t-km	t	t-km	t	t-km
Allemagne occidentale	+ 8,1	+ 6,4	+ 10,3[b]	+ 10,9[b]	+ 8,8	+ 4,7	+ 16,7	+ 5,2
Allemagne orientale	+ 0,3	+ 0,0	+ 7,2	+ 13,1	...[c]	...	...	...
Autriche	-	- 1,0	+ 11,6[b]	..	+ 18,6[c]	...	[d]	[d]
Belgique	+ 6,5	+ 9,7	...	...	+ 9,4	+ 11,7	.	.
Bulgarie	- 0,5	+ 4,1	...	...	+ 24,8[c]	...	.	.
Danemark	- 2,7	- 1,8	(+ 1,6)		.	.	.	.
Espagne	+ 1,6	- 4,0	...	+ 9,7	.	.	+ 12,5	+ 12,7
Finlande	- 1,3	+ 0,1	+ 5,1	+ 6,3	...	...	.	.
France	- 0,5	- 0,4	+ 9,7	+ 3,9	+ 4,2	+ 2,2	...	...
Grèce	-	- 2,7	(+ 9,0)		.	.	.	.
Hongrie	- 1,7	- 0,9	- 5,9[e]	+ 5,9[e]	+ 4,5 *[f]	...	- 12,8	- 19,9
Irlande	+ 14,3[g]	+ 14,3[g]	(+ 0,1)		.	.	.	.
Italie	- 0,2	+ 0,2	...		+ 19,0	...	...	...
Luxembourg	+ 11,3	+ 11,9	(+ 2,7)		+ 26,3	...	.	.
Norvège	+ 3,3	+ 1,8	...	+ 1,1[h]	.	.	.	.
Pays-Bas	+ 0,4	+ 0,8	+ 5,8	+ 9,8	+ 8,0	+ 8,7	+ 16,0	+ 26,3
Pologne	+ 3,3	+ 4,6	+ 13,6	+ 19,8	+ 4,3	+ 15,5	+ 38,3	+ 35,4
Portugal	- 2,4	+ 1,2	...	...	.	.	.	.
Roumanie	+ 8,0	+ 9,1	...	...	+ 5,0[c]	...	...	...
Royaume-Uni	+ 3,2	+ 8,0	+ 3,0	+ 2,3	+ 3,1	- 4,8	...	...
Suède	+ 10,5	+ 8,5	(+ 3,6)		...	...	.	.
Suisse	+ 2,3	+ 2,4	(+ 3,6)		- 1,2[f]	+ 3,4	+ 11,5	+ 11,5
Tchécoslovaquie	+ 0,5	+ 0,4	+ 3,0	+ 11,5	+ 3,8[f]	...	+ 7,1	+ 6,3
Turquie	+ 2,0	+ 3,8	...	...	.	.	.	.
URSS	+ 3,9	+ 5,3	+ 7,1	+ 9,9	+ 6,9	+ 8,0	+ 10,2	+ 17,7
Yougoslavie	- 0,4	- 0,1	+ 5,0	+ 24,0	+ 20,7	+ 13,4	.	.

a/ Les chiffres entre parenthèses indiquent les variations du nombre de véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises.

b/ Transport à grande distance, pour compte d'autrui seulement.

c/ Transports sur le Danube, à l'exclusion des transports en transit.

d/ Aucun pourcentage n'est indiqué, l'exploitation à plein rendement n'ayant commencé qu'en 1968.

e/ Transports publics seulement.

f/ Marchandises transportées par des entreprises nationales de navigation seulement.

g/ Pourcentage fondé sur des estimations pour les années civiles.

h/ Véhicules-kilomètres.

Transports par chemin de fer

En Europe occidentale, l'évolution en baisse dans plusieurs pays des transports de marchandises par chemin de fer pendant les quatre ou cinq dernières années s'est arrêtée. L'une des principales raisons en est la reprise dans l'industrie lourde, qui a beaucoup contribué à la progression des transports de marchandises en Allemagne occidentale, en Belgique, au Luxembourg et au Royaume-Uni (voir tableau 8, rubrique 11.1 et 12.1). Au Royaume-Uni, la remontée a été facilitée par l'augmentation du tonnage des produits pétroliers transportés qui s'est élevé de 19 % en 1968 par rapport à 1967, atteignant près de 15 millions de tonnes. En France, le recul s'explique par la réduction sensible des transports de service dont le nombre de tonnes-kilomètres a baissé de 11,5 % par rapport à 1967, alors que les transports commerciaux sont pratiquement demeurés inchangés; les chiffres auraient été plus élevés en 1968 qu'en 1967 sans les arrêts de travail et la perturbation générale des activités économiques en mai et en juin 1968; en effet, si l'on exclut ces deux mois et le mois de septembre, pour lequel on a enregistré une très légère diminution, le nombre mensuel de tonnes-kilomètres a été, en 1968, bien supérieur à celui de la période correspondante de 1967. En Yougoslavie, on a enregistré un très léger fléchissement qui semble bien venir du délaissement du chemin de fer pour la route et les voies navigables. Pour ces deux modes de transport, l'augmentation a été substantielle.

Pour ce qui est de l'Europe occidentale, c'est l'Irlande qui a eu la plus forte augmentation (14,3 %) en pourcentage des transports de marchandises par chemin de fer. Elle est intéressante à noter, venant après une augmentation très substantielle en 1967. En Suède, l'augmentation de 5,4 millions de tonnes (soit 10,5 %) des marchandises transportées est principalement due à une progression des transports de minerai de fer; sur ces 5,4 millions de tonnes, 4 millions étaient des minerais évacués par le chemin de fer d'Ofoten pour être exportés via Narvik.

En Suisse, le tonnage total transporté en 1968 par les chemins de fer fédéraux a atteint un nouveau record. Ce tonnage, supérieur de 3 % à celui de l'année précédente, aurait été plus élevé encore sans les grèves en France et en Italie qui ont réduit les transports internationaux. Des augmentations ont été enregistrées pour toutes les catégories - importations, exportations, transit et transports intérieurs - mais celle des transports en transit n'a été que de 1,6 %, taux très inférieur à celui des années précédentes, en grande partie à cause de la diminution des tonnages de charbon et de ferraille à destination de l'Italie. Les transports intérieurs se sont développés par suite des plus fortes expéditions de produits pétroliers par les raffineries de Collombey et de Cressier, qui fournissent 38 % du marché suisse des combustibles liquides. Une reprise dans le secteur de la construction a aussi contribué au développement des transports.

Dans les pays à économie planifiée d'Europe orientale, le taux de croissance des transports par chemin de fer s'est ralenti sensiblement; il ne s'est maintenu qu'en Roumanie (+ 8 % pour le tonnage et + 9,1 % pour les tonnes-kilomètres), en Pologne (+ 3,3 % pour le tonnage et + 4,6 % pour les tonnes-kilomètres) et en Union soviétique (+ 3,9 % pour le tonnage et + 5,3 % pour les tonnes-kilomètres). Dans ce dernier pays, on a enregistré une augmentation du tonnage dans tous les grands groupes de produits transportés en 1968 à l'exception du bois et des produits du bois. Les chiffres des différents groupes en 1967 et 1968 sont donnés dans le tableau ci-après.

Tonnage transporté par chemin de fer en URSS, classé par grands groupes de produits

Groupe de produits	1967	1968	
	Changements en pourcentage par rapport à 1966	Millions de tonnes	Changements en pourcentage par rapport à 1967
Charbon	+ 3,2	571,9	+ 0,9
Pétrole	+ 8,4	274,6	+ 5,9
Minerais	+ 7,5	222,4	+ 3,7
Bois et produits du bois	+ 4,6	169,8	- 1,0
Produits sidérurgiques	+ 6,9	133,4	+ 5,7
Céréales	+ 4,2	97,4	+ 5,1
Ciment	+ 4,6	70,2	+ 3,1
Engrais chimiques et minéraux	+ 9,1	56,4	+ 9,1
Coke	+ 0,7	31,4	+ 2,2

Dans les autres pays d'Europe orientale, la baisse du taux de croissance, qui a provoqué une diminution des tonnes transportées en Bulgarie et des tonnes transportées et des tonnes-kilomètres en Hongrie, semble avoir plusieurs causes, notamment le remplacement du chemin de fer par les autres modes de transport qui ont se sont plus fortement développés, sauf en Hongrie.

Transports routiers

Autant qu'on puisse en juger d'après les statistiques très incomplètes, la tendance à l'augmentation des transports de marchandises par route, constatée depuis un certain nombre d'années dans presque tous les pays, s'est affirmée en 1968. En Allemagne occidentale, où cette tendance avait cessé en 1967, les transports routiers ont très fortement progressé en 1968, dans des proportions atteignant 10 % dans le cas des transports à longue distance (c'est-à-dire des transports par des véhicules autorisés à effectuer des transports au-delà d'un rayon de 50 km de leur base). Grâce en partie à la suppression temporaire de la taxe sur les transports, les transports pour compte propre ont progressé un peu plus que les transports pour compte d'autrui. Les transports internationaux de marchandises ont assez généralement augmenté et, comme depuis plusieurs années déjà, leur taux de croissance a été plus élevé que celui de l'ensemble des transports de marchandises par route. Les pourcentages donnés ci-après, calculés d'après les chiffres du tableau 4, dont, en général, la couverture est plus complète que celle des chiffres du tableau 15, montrent l'ampleur de la progression des transports internationaux de marchandises par route en 1968.

Changements, en pourcentages, des tonnages entrant et sortant par la route en 1968, par rapport à 1967

Pays	à l'entrée	à la sortie
Allemagne occidentale	+ 13,8	+ 18,2 (d'après les chiffres du tableau 15)
Autriche	+ 17,7	+ 4,8
Danemark (à l'exclusion du transit)	+ 3,3	- 1,2
Grèce (à l'exclusion du transit)	+ 7,1	- 4,3
Hongrie	+ 18,5	+ 9,4
Norvège	+ 20,6	+ 27,6
Pays-Bas	+ 16,7	+ 16,2
Pologne (Services de l'Etat seulement)	+ 20,0	+ 7,1
Suède (à l'exclusion du transit)	+ 14,1	+ 15,0
Yougoslavie	+ 15,8	+ 11,1

Transports par voies navigables

Les transports par voie navigable ont bénéficié de l'amélioration de la situation économique et des conditions atmosphériques favorables; la circulation des bateaux a été rarement gênée par de basses eaux ou des inondations ou par des périodes exceptionnellement longues de gel ou de mauvaise visibilité. Dans les pays d'Europe occidentale, l'accroissement assez important des transports par voie navigable a porté presque uniquement sur les transports internationaux; il y a eu réduction du parcours moyen dans les divers pays, la longueur moyenne des parcours nationaux des transports internationaux étant inférieure à la longueur moyenne du parcours en trafic intérieur. La distance moyenne des transports internationaux, compte tenu des parcours dans tous les pays traversés, serait beaucoup plus grande, mais les statistiques disponibles ne permettent pas de la calculer.

En Autriche, la progression des transports par voie navigable résulte dans une large mesure de l'expansion des échanges avec l'Europe occidentale, et en particulier de l'augmentation des importations de minerais brésiliens via l'Allemagne occidentale, des importations de charbon en provenance de l'Allemagne occidentale et des exportations de produits métalliques de Linz à destination de l'Allemagne occidentale et du Royaume-Uni.

En Belgique, l'augmentation est due surtout aux plus forts tonnages transportés de minerais (+ 45 %), de produits chimiques (+ 29 %) et de combustibles liquides (+ 22,5 %). On a enregistré un recul de 9 % des transports de combustibles solides. Sur la Sambre, où les travaux d'aménagement commencés quelques années auparavant ont été terminés en 1968, le trafic a fortement augmenté et une montée de 24 % par rapport à 1967 a été enregistrée dans le trafic sur le nouveau canal Gand-Terneuzan, due pour beaucoup à l'ouverture d'un nouveau complexe industriel à Sidmart, près de la frontière des Pays-Bas. Le trafic a fortement augmenté sur le canal Bruxelles-Charleroi, récemment amélioré, où il ne cessait de décroître depuis un certain nombre d'années.

En France, à cause des inondations de janvier et des grèves de mai et de juin, les tonnages transportés pendant chacun de ces trois mois ont été inférieurs à 7 millions de tonnes alors que, pour l'ensemble de l'année, la moyenne mensuelle a été de 8,5 millions de tonnes; par contre, des tonnages exceptionnellement élevés (10 millions de tonnes) ont été transportés en mars, en juillet et en octobre. Sur les 102 millions de tonnes de marchandises transportées en France sur les voies navigables, y compris la partie française du cours de la Moselle et la partie du Rhin qui suit la frontière française, un peu plus de la moitié était des matériaux de construction, dont le tonnage a augmenté de 7 % par rapport à 1967; pour les tonnages transportés, venaient ensuite les produits pétroliers, avec 17,4 millions de tonnes, soit une augmentation de 1,6 % par rapport à l'année précédente. Ce chiffre est particulièrement frappant étant donné le développement des oléoducs. Les exportations de sable et de gravier en provenance du Rhin, qui ont augmenté de 20,5 % en 1968 pour atteindre 8,3 millions de tonnes, sont aussi pour beaucoup dans l'augmentation des tonnages transportés en 1968. Le trafic sur la Moselle a aussi progressé très fortement; les exportations, principalement des produits sidérurgiques et des matériaux de construction, ont augmenté de 27,5 %, pour

atteindre 2,5 millions de tonnes, et les importations, surtout des combustibles solides et des minerais, de 22,2 %, pour atteindre 3,1 millions de tonnes. Il semble que l'avance des exportations par la Moselle se soit faite dans une large mesure au détriment du Rhin, où les exportations autres que celles de sable et de gravier et de produits pétroliers provenant des raffineries de Strasbourg en recul de près de 300 000 tonnes, soit 16 %, sont descendues à 1,5 million de tonnes en 1968.

L'augmentation de plus de 4 millions de tonnes de marchandises entrant aux Pays-Bas par voie navigable concerne dans une très large mesure les transports de minéraux bruts autres que les minerais, qui se sont chiffrés à 23,9 millions de tonnes en 1968. L'augmentation de plus de 9 millions de tonnes de marchandises quittant les Pays-Bas par voie navigable s'explique surtout par celle des minerais de fer et de la ferraille, soit plus de 6 millions de tonnes, dont les tonnages ont ainsi atteint 25,3 millions de tonnes.

En Suisse, on a enregistré dans les transports par voie navigable un léger fléchissement (1,3 %) des tonnages en 1968 par rapport à 1967, qui résulte d'une légère diminution des tonnages de certains produits transportés en vrac et des conditions atmosphériques à la fin de l'année. Malgré une augmentation de 11,5 % des tonnages de combustibles liquides (total de près de 3 millions de tonnes), la part du Rhin dans l'ensemble des importations de combustibles liquides de la Suisse, en léger recul, est descendue de 30,9 % en 1967 à 29,9 % en 1968.

Au Royaume-Uni, où les transports par voie navigable diminuaient régulièrement depuis un certain nombre d'années, on a enregistré pour la première fois une légère progression des tonnages transportés (3 %).

En Allemagne occidentale, les transports intérieurs ont un peu augmenté, principalement ceux de charbon, de matériaux, de construction et de produits pétroliers; dans les transports internationaux il y a eu progression principalement de ceux de matériaux de construction, de charbon, de minerais et de produits sidérurgiques.

Le trafic sur le Rhin a atteint un nouveau record, avec 268 millions de tonnes transportées et 50 551 millions de tonnes kilomètres (voir tableau 23), soit des augmentations de 8 % et de 5,6 %, respectivement, par rapport à 1967. La progression concerne tous les types de transports, mais surtout les transports internationaux. Les tonnages franchissant la frontière entre l'Allemagne occidentale et les Pays-Bas à Emmerich/Lobith se sont élevés d'environ 11 millions de tonnes (soit de 11 %), dont plus de la moitié étaient transportés vers l'amont. Les principales augmentations dans cette direction concernent le minerai de fer (5,6 millions de tonnes, soit 30,4 %), les minerais de métaux non ferreux, les produits sidérurgiques, la ferraille et les déchets de métaux non ferreux (0,9 million de tonnes, soit 25,8 %) et les marchandises diverses (2 millions de tonnes, soit 14,8 %); moins de pétrole et de produits pétroliers ont été transportés vers l'amont, les tonnages étant descendus de 4,9 %, pour s'établir à 10,4 millions de tonnes. Les transports de charbon sont tombés à 2,7 millions de tonnes, en diminution de 28,8 %. Par contre, les tonnages de charbon transportés vers l'aval ont augmenté de 19,7 % et se sont chiffrés à 9,4 millions de tonnes; le seul autre changement sensible enregistré dans le trafic vers l'aval concerne les tonnages de sable, de gravier, de minéraux bruts, etc., qui ont augmenté de 11,3 %, atteignant 21,3 millions de tonnes.

Sur le Danube (voir tableau 24), l'augmentation des tonnages en pourcentage (10,3 %) a légèrement dépassé celle qui a été enregistrée sur le Rhin (8,0 %), poursuivant ainsi l'évolution des dernières années; en 1968, l'indice pour le Danube (1963 = 100) a été de 170 et l'indice pour le Rhin de 143. Toutefois, les tonnages ont été beaucoup plus élevés pour le Rhin que pour le Danube. Sur le Danube, la Yougoslavie a enregistré en 1968 la plus forte augmentation absolue qui a été de 1,6 million de tonnes, soit de 26 %. Sur la partie ouest-allemande du Danube, l'augmentation relative a été de 33,1 %, mais les tonnages transportés ont été beaucoup moins importants.

Le tableau 25 donne le détail du tonnage transporté entre les divers pays riverains du Danube, groupés deux par deux. Les chiffres font ressortir une augmentation assez générale. Pour les raisons données dans la note au bas du tableau, ces chiffres ne sont pas en tous points comparables à ceux de 1963; la nouvelle méthode de calcul est aussi à l'origine de différences, dans les données relatives à 1967 et à 1968, entre les chiffres des exportations totales du tableau 25 et ceux de la rubrique B du tableau 24.

Oléoducs

Comme le montre le tableau du début du présent chapitre où sont donnés les changements en pourcentage des transports de marchandises en 1968 par rapport à 1967, les oléoducs restent le mode de transport intérieur dont le taux de croissance est le plus élevé, sauf en Hongrie, où l'exploitation des oléoducs a été réduite en 1968. Les statistiques disponibles concernant les oléoducs sont groupées dans le tableau 29, qui montre que, même dans des pays comme l'Allemagne occidentale, l'Espagne, la Suisse et la Tchécoslovaquie, où la longueur des réseaux n'a pas changé, les transports par oléoduc ont très nettement augmenté; la progression a en général été bien supérieure à celle des autres modes de transport dans les pays considérés.

Transports combinés

Le tableau 28 contient les chiffres disponibles concernant le nombre des containers expédiés et les tonnages transportés, mais il donne un aperçu incomplet de la situation du fait que, seuls, sont inclus dans les statistiques les transports de containers effectués au moins en partie, par chemin de fer; de plus, faute de données, plusieurs pays, comme le Royaume-Uni et l'Union soviétique, où les containers sont fréquemment utilisés par tous les modes de transports, ne figurent pas dans le tableau. Comme les données ne

séparent pas les transports par containers de 6 mètres (20 pieds) ou plus de long, elles ne fournissent aucune indication sur leur utilisation croissante. Les chiffres font voir un recul, dans la plupart des pays du tableau 28, surtout des transports par petits containers. Font exception la Belgique, où les expéditions de containers ont augmenté de 36,9 % et les tonnages de 169,2 %, ce qui permet de conclure à une augmentation des transports par chemin de fer de containers de 6 mètres (20 pieds) ou plus de long, la Pologne, avec une augmentation de 6,1 % du nombre des petits containers expédiés et de 8,3 % des tonnages, la Suède, où les expéditions de containers de plus de 3 m^3 de capacité ont plus que triplé et les tonnages transportés presque quadruplé entre 1967 et 1968, et enfin l'Allemagne occidentale, qui a enregistré une légère augmentation des transports par petits containers et une augmentation de 11,2 % à la fois du nombre des autres containers expédiés et des tonnages transportés.

La Société internationale créée par un certain nombre d'administrations des chemins de fer européens sout le nom d'"Intercontainer" 5/ pour se charger des expéditions internationales de containers, et principalement de celles des containers ayant au moins 6 mètres (20 pieds) de longueur, a commencé ses activités en mai 1968 et au cours de ce mois s'est occupée de 130 containers chargés, dont 86 de 6 mètres et le reste de plus de 6 mètres. En décembre 1968, le nombre total mensuel de containers chargés a atteint 2 286, dont 1 490 de 20 pieds, 242 de 30 pieds, 519 de 40 pieds et 35 de 35 pieds; en outre, Intercontainer s'est occupé de 373 containers vides. A la fin de l'année, les mouvements de containers ont été ralentis par la grève des dockers aux Etats-Unis, qui a duré de la mi-décembre 1968 à la mi-février 1969; après cette date, les transports ont repris rapidement et porté sur plus de 4 000 containers chargés en avril 1969. En Belgique, 32 191 containers, transportant 328 121 tonnes de marchandises, ont été déchargés de navires au cours de 1968, et 25 256 containers, transportant 276 561 tonnes de marchandises, ont été chargés sur des navires au cours de la même année. Ces opérations, qui ont porté aussi sur un certain nombre de containers de moins de 6 mètres de long, ont eu lieu au port d'Anvers. Les tonnages transportés étaient de 26 % supérieurs à ceux de 1967, mais le nombre des containers n'avait augmenté que de 1 %. Pour une grande part, il s'agissait d'expéditions à destination et en provenance de l'Amérique du Nord. En 1967 elles portaient sur 56,5 % des containers et 64,1 % des tonnages transportés. Les chiffres correspondants pour les neuf premiers mois de 1968 étaient, respectivement, 60,8 et 69,1 %.

En France, 90 % des containers d'au moins 6 mètres (20 pieds) de longueur, entrant et sortant par mer, sont passés par le port du Havre, où en 1968 17 600 unités transportant 176 139 tonnes ont été manutentionnées. Pour le nombre comme pour le tonnage l'augmentation a été d'environ 75 % par rapport à 1967. On a signalé que 88 % des containers passant par Le Havre en trafic transatlantique ont été acheminés par chemin de fer sur la partie du parcours effectuée en territoire français.

Aux Pays-Bas, 109 189 containers d'au moins 8 pieds (2,4 m) de longueur sont arrivés par mer en 1968; 84 842 containers transportaient 712 489 tonnes de marchandises. Des containers chargés, 43 % et transportant 62 % du tonnage venaient d'Amérique du Nord. Le nombre des containers expédiés par mer a été de 97 875, dont 75 318 chargés qui transportaient 703 966 tonnes de marchandises; les expéditions à destination de l'Amérique du Nord ont porté sur 24 % des containers chargés et 35 % du tonnage transporté.

Aux Pays-Bas, près des deux tiers des containers entrant et sortant par mer sont passés par le port de Rotterdam. D'après les estimations de l'Union internationale des transports routiers (IRU), environ 75 % des parcours des containers par voie terrestre à destination ou en provenance de ports néerlandais ont été effectués par la route.

Le nombre de containers passant par les ports maritimes de l'Allemagne de l'Ouest (dont les deux tiers environ par Brême/Bremerhaven) a augmenté de plus de 40 % en 1968 par rapport à 1967, atteignant environ 70 000, dont la moitié environ ont été acheminés par chemin de fer pour le parcours effectué sur le territoire de l'Allemagne occidentale.

Les transports de containers entre le Royaume-Uni et le continent européen ont pris un grand essor à la suite de la mise en service pendant l'année de navires spécialement équipés pour le transport des containers sur les parcours Harwich-Zeebrugge et Harwich-Rotterdam. Des services de trains spéciaux ont assuré le transport rapide des containers entre ces ports et l'intérieur. Une innovation à noter en 1968 est la mise en service d'un train direct Londres-Paris avec traversée par le Ferry Douvres-Dunkerque pour le transport de containers du type "freightliner". Au Royaume-Uni même, les transports de containers du type freightliner ont augmenté, atteignant plus de 300 000 containers chargés, ce qui est près de trois fois le chiffre de 1967.

5/ Voir Bulletin annuel de statistiques de transports européens, 1967. p. xiv, Publication des Nations Unies, No de vente : E/F.69.II.E.2.

RÉSEAUX DE TRANSPORTS

Chemins de fer

La diminution de la longueur des réseaux ferroviaires, constatée depuis plusieurs années et résultant de la fermeture de tronçons à faible trafic, s'est légèrement accélérée en 1968; la longueur totale des lignes ouvertes au trafic public dans les pays d'Europe, y compris l'ensemble de l'URSS et la Turquie, est tombée d'environ 417 500 km à la fin de 1967 à environ 415 500 km à la fin de 1968. Dans quatre pays seulement, on a noté une nette augmentation : l'Albanie, l'Espagne, la Finlande et l'URSS.

En Albanie, l'accroissement de 54 km signalé est dû à l'ouverture d'une ligne joignant Rogozhine à Fieri. Les chemins de fer nationaux finlandais ont ouvert 105 km de lignes nouvelles, mais cette extension du réseau a été partiellement compensée par la fermeture de 45 km de lignes privées. En Espagne, la RENFE a ouvert en juillet 1968 une grande ligne nouvelle importante, reliant directement Madrid à Burgos et longue de 277 km, soit 93 km de moins que l'ancienne ligne passant par Medina del Campo. Cette nouvelle ligne est à voie unique, mais les principaux ponts et tunnels sont prévus pour deux voies. Sur le réseau espagnol à voie étroite, on construit actuellement entre El Ferrol et Gijón une nouvelle ligne dont le tronçon Vivero-Vegadeo (68 km) a été ouvert au cours de l'année. Par contre, plusieurs autres lignes ont été fermées, si bien que la longueur totale de lignes à voie étroite a nettement diminué.

L'expansion du réseau ferroviaire de l'URSS, commencée il y a de nombreuses années, s'est poursuivie en 1968, mais à cadence plus faible : 331 km de lignes nouvelles ayant été construites pendant l'année. Ces lignes sont notamment la ligne Kolosovka - Razdelnaya qui améliorera les communications entre le Don et Krivoï-Rog d'une part, et les zones situées à l'ouest et au sud-ouest d'autre part, et la ligne Chouch - Kya et Chaltyr, qui servira au transport de minerai de néphéline et de matières vers les usines d'Atchinsky et de Krasnoyarsk. En Yougoslavie, la construction de la nouvelle ligne directe reliant Belgrade à l'Adriatique à Bar s'est poursuivie; la section Belgrade - Valjevo (92 km) a été ouverte en novembre 1968. Comme de nombreuses lignes peu utilisées ont été fermées au cours de l'année, la longueur totale ouverte au trafic en Yougoslavie est tombée à 10 688 km, en diminution de 663 km.

Des investissements importants sont consacrés à l'amélioration du rendement et de la capacité des réseaux existants. On a entrepris de renforcer les voies et d'en améliorer le tracé pour permettre des vitesses plus élevées. La vitesse maximale admissible a été portée de 140 à 160 km/h sur de très longues sections des réseaux des chemins de fer fédéraux allemands et de la SNCF; sur certaines sections, elle a été portée à 200 km/h. Les chemins de fer des Pays-Bas et les chemins de fer fédéraux suisses ont autorisé des vitesses de 140 km/h sur certaines sections; la vitesse maximale autorisée a été portée à 100 miles par heure (160 km/h) sur certaines parties du réseau des chemins de fer britanniques. En URSS, des rails plus lourds ont été posés sur plus de 9 000 km de voies.

Dans plusieurs pays, l'électrification a continué à progresser. L'URSS conserve la première place pour la longueur de lignes électrifiées pendant l'année, avec un total de 1 632 km, soit 8,6 % de plus que le chiffre prévu pour l'année. Les principales lignes électrifiées sont : Atbasar - Esil en Asie centrale, Danilov - Nikolo Paloma, qui est un tronçon de l'une des lignes reliant Moscou à la ligne du transsibérien, Sambor - Tchop (gare frontière avec la Tchécoslovaquie et la Hongrie) et Krasnoarmeiskoe (Donbass) - Dneprodzerjinsk. Le pays venant au deuxième rang pour la longueur des lignes, dont l'électrification a été achevée en 1968, est l'Allemagne occidentale (810 km), où la traction électrique a été mise en service entre Osnabrück, Brême et Hambourg, et entre Hamm, Minden et Wunstorf. Les trains sont maintenant remorqués par des locomotives électriques sur tout le trajet allant de Cologne et la zone industrielle de la Ruhr à Hambourg et Hanovre. Les sections Cologne - Mönchengladbach - Kaldenkirchen (frontière des Pays-Bas), Mönchengladbach - Aix-la-Chapelle et Saarbrücken - Neunkirchen - St. Wendel, notamment, ont aussi été électrifiées. A la fin de l'année, l'électrification de 400 autres km de lignes était en cours.

L'important programme d'électrification des chemins de fer d'Etat polonais a bien avancé, les distances électrifiées pendant l'année dépassant légèrement 300 km. Les lignes électrifiées sont celles de Varsovie à Deblin et Lublin, (déjà électrifiées jusqu'à Pilawa) et celles de Deblin à Katowice et Kraków via Radom, Kielce et Tunel. En Tchécoslovaquie, l'électrification des principales lignes est-ouest s'est poursuivie. En Espagne, les 173 km de lignes électrifiées correspondent à l'électrification de la ligne Venta de Baños, Burgos et Miranda de Ebro, ce qui fait que le trajet entre Madrid et la frontière française à Irun - Hendaye, par l'ancienne ligne, est entièrement électrifié (avec des systèmes différents toutefois). En Autriche, l'électrification a porté sur des lignes de la partie centrale du pays (St Valentin - Kastenreith - Amstetten et Kleinreifling). En France, une autre section de la ligne Marseille - Vintimille (Saint-Raphaël - Cannes) a été électrifiée. Aucune section électrifiée nouvelle n'a été ouverte à la circulation en Belgique en 1968, mais les travaux ont été poursuivis sur le tronçon de 40 km de Namur à Liège, qui est d'une importance particulière car il s'agit de la seule partie non encore électrifiée de la ligne Paris - Cologne. En Finlande, des essais de circulation de trains électriques ont commencé, pendant l'été 1968, sur la section de 38 km entre Helsinki et Kirkkonummi, mais la traction électrique n'a été vraiment mise en service qu'en janvier 1969. Le tableau 6 n'indique aucune distance électrifiée pour la Finlande.

L'importance relative de l'électrification est fortement sous-estimée quand elle est exprimée par la longueur des lignes électrifiées ou leur pourcentage de la longueur totale des lignes, comme dans le tableau 6, rubrique 2, même si l'on tient compte de ce que l'électrification porte très souvent sur des lignes à deux voies ou plus (voir rubrique 5 du tableau). En effet, en général, seules les lignes à trafic intense sont électrifiées.

Parfois, une baisse du trafic amène le remplacement de la traction électrique par la traction diesel. Ainsi, le recul des lignes électrifiées dans les chemins de fer britanniques, qui apparaît dans le tableau 6, est dû à l'abandon de la traction électrique sur certaines lignes suburbaines de la partie nord-est de l'Angleterre, où le matériel électrique devait être renouvelé; on a jugé plus économique d'adopter la traction diesel.

Routes

L'année 1968 a été marquée par les efforts faits par de nombreux pays pour étendre leur réseau d'autoroutes. On trouvera des indications à ce sujet dans le tableau ci-dessous, qui donne les kilométrages d'autoroutes ouverts à la circulation à la fin de 1967 et de 1968. En outre, dans presque tous les pays du tableau, des travaux importants de construction de nouvelles sections d'autoroutes sont en cours.

Kilométrages d'autoroutes ouverts à la circulation à la fin de l'année (en kilomètres)

Pays	1967	1968
Allemagne occidentale	3 617	3 967
Autriche	376	411
Belgique	335	...
Danemark	101	126
Espagne	69	83
Finlande	36	81
France	986	1 132
Grèce	11	65
Hongrie	94	113
Italie	2 377	2 664
Norvège	49	54
Pays-Bas	718	940 a/
Portugal	66	66
Royaume-Uni	807	965 b/
Suède	286	329
Suisse	221	255

a/ Y compris 180 km environ de voies expresses qui ont toutes les caractéristiques des autoroutes, sauf qu'elles comportent des intersections à niveau (ronds-points) où dans l'avenir des passages supérieurs seront construits; ces voies deviendront alors des autoroutes dans toute l'acceptation du terme.

b/ Situation en mars 1969.

Les chiffres ci-dessus sont ceux des autoroutes telles qu'elles sont définies dans la rubrique No 69 de l'annexe I. La plupart satisfont aussi à la condition supplémentaire énoncée dans la Convention des Nations Unies sur la circulation routière, signée à Vienne en 1968, selon laquelle une autoroute est une route qui "sauf en des points singuliers ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées l'une de l'autre par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens" 6/. Toutefois, elles n'ont pas toutes des chaussées séparées. C'est le cas en Hongrie, où sur les 113 km indiqués 105 sont des autoroutes à une seule chaussée, ainsi qu'en Italie, en Norvège et en Allemagne occidentale, où 107, 35 et environ 75 km d'autoroutes respectivement, n'ont qu'une seule chaussée. Par contre, les routes à deux chaussées ne sont pas toutes des autoroutes, et dans plusieurs pays il existe un kilométrage appréciable de routes de ce genre, qui ne sont pas considérées comme autoroutes; au Royaume-Uni, par exemple, 1 480 km environ de routes principales à deux chaussées destinées à la circulation générale étaient en service à la fin de mars 1969.

Dans d'autres pays il existe des kilométrages importants de routes qui sont appelées "autoroutes", bien qu'elles ne répondent pas à la définition donnée à l'appendice 1; ainsi, on compte presque 1 400 km de routes de ce genre en Allemagne orientale, environ 350 km en Pologne et plusieurs centaines de kilomètres en Yougoslavie. Ces routes ont quelques croisements à niveau et, dans certains cas, elles ne sont pas exclusivement réservées aux véhicules automobiles.

Les 350 km d'autoroutes nouvelles ouvertes à la circulation en Allemagne occidentale en 1968 avaient une grande importance car il s'agissait de tronçons complétant certains grands axes comme : la Route Hansa (Brême-Ruhr) et la Route Rhön (Fulda-Würzburg) ou étaient destinés, par exemple les tronçons Darmstadt-Weinheim et Mannheim-Heilbronn via Walldorf, à alléger le trafic sur l'autoroute surchargée de Frankfort à Karlsruhe. En Italie, les 350 km environ d'autoroutes nouvelles étaient des tronçons construits dans diverses

6/ Conférence des Nations Unies sur la circulation routière, Acte final et documents connexes (E/Conf.56/16/Rev.1-17/Rev.1-19), page 12, Publication des Nations Unies, No de vente : E/F.69.VIII.1.

rties du pays, notamment des tronçons supplémentaires de l'autoroute du sud destinés à relier Naples à ggio di Calabria. A la fin de l'année, 1 667 km d'autoroute étaient en construction en Italie.

En France, plusieurs tronçons nouveaux d'autoroute ont été achevés juste avant la fin de l'année, dont ès de 100 km de l'autoroute Lyon-Marseille, ce qui a porté à 226 km la longueur du tronçon ouvert au sud de on, qui est ainsi devenu le plus long tronçon continu d'autoroute ouvert en France. Quelque 190 km d'autoute devaient être achevés en 1969 et d'autres tronçons étaient en construction ou projetés. Le kilométrage autoroute construit en Espagne est constitué par plusieurs courtes sections ouvertes dans les environs de drid en octobre 1968.

Bien que les travaux d'aménagement des réseaux routiers, dans certains pays, aient été retardés ou duits pour des raisons financières, le développement de la circulation routière a contraint certains gouvernments à consacrer plus de ressources à la construction et à l'amélioration des routes. Le tableau 12, où nt rassemblées les données communiquées sur les dépenses affectées aux routes montre que ces dépenses ont gmenté dans tous les pays énumérés. Toutefois, par suite du renchérissement des coûts, le volume des avaux effectivement exécutés, dans de nombreux pays, a moins augmenté proportionnellement. Les travaux rtent sur toutes les formes d'amélioration des routes existantes, ainsi que sur la construction de rocades ntournant les zones urbaines à circulation intense et de routes périphériques autour des grandes villes, r exemple, le boulevard périphérique construit à la lisière de Paris, dont deux tronçons supplémentaires t été achevés en 1968, et la route périphérique autour de Milan, dont la section ouest, qui relie direcment plusieurs autoroutes, a été inaugurée au cours de l'année.

Voies navigables

Le tableau 17 rassemble les statistiques disponibles sur les voies navigables. Dans l'ensemble, les iffres ont peu changé par rapport à ceux des quelques années antérieures. La diminution de 1 600 km environ la longueur totale des voies navigables en France est due à la suppression de 1 176 km de voies navigables ilisables seulement pour des bateaux de moins de 50 tonnes de capacité, et de 422 km de voies utilisables ilement pour des radeaux, qui étaient auparavant comptés dans les statistiques. La longueur des voies navibles régulièrement utilisées pour le transport n'en est pas affectée. Aucune voie navigable nouvelle imporite n'a été ouverte à la navigation en 1968, les travaux ayant principalement porté sur l'amélioration des ies navigables existantes pour permettre le passage de bateaux de plus gros tonnage et la navigation à des tesses plus élevées ou pendant des périodes plus longues (navigation continue jour et nuit). En France, par emple, les travaux sur le canal Dunkerque-Denain, conçu pour recevoir des bateaux de gros tonnage, sont trés dans leur phase finale en 1968. Ce canal a 160 km de long et est constitué par une série de canaux de ible capacité qui existaient depuis un certain nombre d'années et qui ont maintenant été agrandis et uipés d'installations modernes. Il offre une liaison directe à grande capacité du port de Dunkerque et des nes industrielles du nord de la France, avec Paris, par l'intermédiaire du canal du Nord, et avec le réseau lge de voies navigables par l'intermédiaire de la Sambre et de l'Escaut. Sur le canal de la Marne au Rhin a achevé la construction à Arzviller d'un ascenseur à bateaux qui remplace 17 écluses. En Allemagne occiitale, la canalisation du Neckar a été terminée jusqu'à Plochingen; les travaux d'approfondissement de cm du chenal navigable du Rhin en amont de St Goar ont été poursuivis et des discussions ont été entamées tre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement français sur l'aménagement du onçon du Rhin situé en aval de Strasbourg/Kehl et formant la frontière entre les deux pays. Le 1er mars 1968 longueur de la partie navigable de la liaison Rhin-Main-Danube a été portée jusqu'à Forchheim, grâce à ouverture des 32 km d'un canal nouvellement construit; les travaux sur les 40 km qui restent jusqu'à remberg se poursuivaient activement.

Sur le Danube, la Roumanie et la Yougoslavie ont entrepris conjointement aux Portes de fer des travaux portants pour l'irrigation de vastes étendues, l'amélioration des conditions de navigation et la construcon de centrales hydro-électriques. Les plans prévoient deux écluses et deux centrales électriques, une sur aque rive. L'une des écluses est entrée en service en 1969 et le projet devrait être achevé en 1971. Une is en service, cet aménagement permettra non seulement de supprimer les tracteurs spéciaux nécessaires pour der les trains de péniches à remonter le fleuve, mais encore de naviguer sans interruption jour et nuit.

Au Royaume-Uni, des voies navigables, peu utilisées pour la navigation commerciale et pour la plupart de ible capacité, ont été fermées à la navigation. La longueur totale des voies navigables du pays est tombée 1 262 km en 1967 à 1 148 km en 1968; la diminution de la longueur de voie régulièrement utilisée pour le nsport a été encore plus prononcée (de 876 à 603 km). Aux Pays-Bas, la longueur totale des voies navigables ait descendue à 5 821 km à la fin de 1968, en diminution de 196 km; ce recul concerne en majeure partie les ies navigables utilisées par des bateaux de moins de 250 tonnes. Dans les autres pays du tableau 17, la gueur totale des voies navigables est restée stationnaire ou n'a que légèrement changé.

Oléoducs

Les chiffres sur la longueur des pipelines figurent à la rubrique 1 du tableau 29. Ils révèlent un rtain ralentissement de la croissance des réseaux d'oléoducs qui, ces dernières années, avait été rapide ns de nombreux pays. Les oléoducs projetés sont maintenant en grande partie construits. L'Union soviétique le seul pays où le rythme de la construction d'oléoducs (1 000-2 000 km d'oléoducs nouveaux par an) soit sté le même. Au Royaume-Uni, l'accroissement constaté est principalement dû à l'achèvement d'un oléoduc 394 km reliant la Tamise (en aval de Londres) et le Merseyside. Sur son parcours, il dessert un dépôt ntral pétrolier nouvellement construit à Kingsbury près de Birmingham. Le diamètre de l'oléoduc est de pouces au sud de ce point et de 10 pouces au nord.

ÉQUIPEMENT MOBILE

Chemins de fer

Les données disponibles sont rassemblées au tableau 7. Le nombre des unités motrices a relativement peu changé au cours de l'année, sauf celui des locomotives à vapeur dans des pays où la traction à vapeur joue encore un certain rôle, qui a continué à diminuer. Les Chemins de fer fédéraux suisses et les Chemins de fer britanniques ont complètement abandonné ce mode de traction. On n'a pas de statistiques du matériel moteur de l'URSS, mais l'importance relative des divers modes de traction dans ce pays peut se dégager des chiffres suivants : en 1968, 48,1 % des transports de marchandises étaient effectués par des locomotives diesel, et 46,3 % par des locomotives électriques. Au cours de l'année, les Chemins de fer de l'URSS ont été dotés de locomotives électriques nouvelles d'une puissance totale de 2,5 millions de CV; en outre, ils ont reçu 1 499 unités motrices diesel nouvelles de ligne ainsi qu'un certain nombre de locomotives diesel de manoeuvre de 750 à 1 500 CV.

Pour la première fois, on trouvera, dans le tableau 7, le nombre et, dans certains cas, la puissance totale des unités nouvelles mises en service pendant l'année. Dans presque tous les pays ayant fourni des informations, le nombre des unités électriques ou diesel mises en service est relativement faible par rapport au parc total parce que l'adoption à grande échelle de la traction diesel est relativement récente sur la plupart des réseaux et que le nombre d'unités diesel ayant atteint leur limite d'âge est par conséquent réduit. Il en est de même, dans une certaine mesure, des unités électriques, bien que la traction électrique soit utilisée depuis très longtemps sur certaines lignes. La Suisse commence à réformer un nombre appréciable de locomotives électriques. En Italie, parallèlement au retrait de certaines locomotives électriques, on a remplacé l'ancien système triphasé d'électrification par le système plus récent appliqué en Italie du 3 000 V continu. Dans les Chemins de fer britanniques, les seules unités motrices nouvelles mises en service ont été 4 locomotives diesel qui ont été achetées et 46 qui ont été louées aux constructeurs; du fait du retrait complet de certains types de matériel non standard et de la réforme d'un certain nombre de véhicules moteur périmés le nombre total d'unités motrices a fortement diminué.

Les statistiques des voitures n'indiquent que peu de changement. Parmi les entreprises de chemins de fer du tableau 7, la seule variation sensible concerne les Chemins de fer britanniques, dont le matériel a décru de 6 % par rapport à 1967; le recul du nombre de places assises a été légèrement plus faible. En URSS, le parc de voitures s'est accru d'environ 3 000 unités.

La mise à la réforme de véhicules anciens et périmés dans de nombreux pays et la mise en service de véhicules nouveaux de conception moderne ont eu pour conséquence un plus grand confort et une plus grande sécurité. Les Chemins de fer fédéraux suisses ont retiré en 1968 leurs dernières voitures à caisse en bois, et, dans les Chemins de fer fédéraux allemands, la réforme de nombreuses unités à 2 et à 3 essieux ont porté la proportion de voitures à bogies de 68 à 70 % du parc total; toutes les voitures nouvelles des Chemins de fer fédéraux allemands sont équipées de freins à disque.

D'après les chiffres disponibles, il semble que c'est en Union soviétique qu'il y ait eu le plus fort accroissement du matériel roulant à marchandises, les industries nationales ayant fourni 48 100 unités aux Chemins de fer de l'URSS. Les nouveaux véhicules sont notamment des wagons couverts à 4 essieux, des wagons découverts et des wagons-citernes à 4 et 8 essieux, des wagons isothermes réfrigérants et frigorifiques ainsi que des wagons spéciaux pour le transport du ciment. En outre, un certain nombre de wagons ont été importés. Dans les autres pays d'Europe, le matériel roulant a peu varié. Le nombre des wagons a un peu diminué dans la plupart des pays; la diminution de la capacité totale des wagons a été relativement faible. Dans quelques cas, cette capacité a très légèrement augmenté du fait que les wagons de petite capacité continuent d'être remplacés par des wagons de grande capacité.

Transports routiers

La situation générale est restée sensiblement la même qu'en 1967.

Le recul du nombre des motocycles, qui, dans quelques pays, avait commencé il y a plusieurs années, a gagné en 1968 une grande partie des pays du tableau 13. Les pays faisant exception sont pour la plupart des pays où les voitures privées sont peu nombreuses par rapport au chiffre de la population (voir tableau 13, rubrique 42) ou bien des pays où les revenus moyens sont faibles (voir les chiffres du PNB par habitant au tableau 2).

Pour les cycles à moteurs auxiliaires (cyclomoteurs), l'évolution a été un peu irrégulière, mais, d'après les chiffres incomplets disponibles, il semble que le nombre en soit resté stationnaire ou ait baissé; la Suisse est le seul pays où ils ont continué de progresser sensiblement au même rythme que les années précédentes.

Le nombre des voitures privées a continué de progresser dans tous les pays pour lesquels on dispose d'informations (voir tableau 13), mais le taux de croissance de 1968 a généralement été un peu inférieur à celui de 1967. Pour les 2 années considérées, les pourcentages d'augmentation sont les suivants :

Pourcentage d'augmentation du nombre des voitures privées en

	1967	1968
Allemagne occidentale	6,9	6,1
Allemagne orientale	14,7	...
Autriche	9,4	9,5
Belgique	11,4	9,8
Chypre	6,5	...
Danemark	9,2	7,6
Espagne	26,8	22,4
Finlande	8,9	5,4
France	7,7	2,7
Grèce	17,9	...
Hongrie	23,9	13,2
Irlande	6,2	7,0
Islande	9,1	4,4
Italie	15,9	...
Luxembourg	8,1	7,1
Malte	...	14,9
Norvège	10,3	8,8
Pays-Bas	14,8	15,9
Pologne	14,7	12,9
Portugal	11,6	...
Royaume-Uni	8,3	7,6
Suède	4,3	5,4
Suisse	6,6	8,3
Tchécoslovaquie	14,3	6,8
Turquie	22,0	...
Yougoslavie	40,5	23,6

Ces pourcentages sont, pour la plupart, bien supérieurs au taux de croissance du PNB, comme le montre e diagramme I[1]/ qui donne le nombre des voitures privées par million de dollars des Etats-Unis du PNB dans es pays pour lesquels le PNB est donné en chiffres absolus (voir tableau 2).

Le nombre des autobus a augmenté dans presque tous les pays en 1968, à un taux généralement supérieur celui des quelques années précédentes. Cela s'explique notamment par le remplacement des services urbains e tramways et de trolleybus, et, à un moindre égard, des services locaux de chemins de fer, par des ervices d'autobus. Au Royaume-Uni, par contre, le nombre des autobus a légèrement diminué en 1968, après voir un peu augmenté en 1967; la raison principale de cette évolution est probablement la diminution du ombre des passagers transportés par les entreprises de transports urbains, due en grande partie à la dif- usion croissante des voitures privées.

Dans la plupart des pays, le nombre des véhicules routiers de transport de marchandises a progressé. n Tchécoslovaquie, la progression a été exceptionnellement forte, le nombre de camions ayant doublé au ours de l'année. Dans les autres pays, le taux d'accroissement a été relativement modeste, le plus souvent nférieur à 8 %. Toutefois, il a été un peu plus élevé à Malte (10,4 %), en Espagne (12,9 %) et en Suisse 10,7 %). Dans ce dernier pays, il faut avant tout l'attribuer à une augmentation du nombre des véhicules ouvant transporter aussi bien des passagers que des marchandises (breaks, etc.) qui ont été mis en service voir le renvoi (b) relatif à la Suisse au tableau 13); en effet, pour les véhicules de ce type, l'accrois- ement a été de 17,2 %, contre 3,6 % seulement pour les véhicules automobiles servant exclusivement au ransport des marchandises.

On note de faibles diminutions (1,4 %) en Finlande et en Islande; toutefois, dans le premier de ces eux pays, la capacité totale de transport de tous les véhicules routiers de transport de marchandises a ugmenté de 1,7 % par suite d'une forte progression du nombre de gros camions (d'une capacité de 7 tonnes t plus) et aussi d'un accroissement important du nombre des remorques.

Le seul pays où le nombre des véhicules routiers de transport de marchandises a reculé de façon appré- iable est le Royaume-Uni, où en 1968, la diminution du parc total a été de 7,4 % par rapport à l'année récédente. Ce recul a surtout porté sur les véhicules de petit tonnage (moins de 3 tonnes de capacité); a capacité totale de charge n'a donc pas beaucoup diminué.

Transports par voie navigable

Les données sur le nombre, la capacité et la puissance des bateaux de navigation intérieure figurent u tableau 18, et les données correspondantes sur les bateaux mis en service au tableau 19. Les données abituelles, exprimées en pourcentages des bateaux répartis par groupes d'âge figurent au tableau 20. Dans a plupart des pays, le nombre total et la capacité totale des bateaux ont légèrement augmenté. Les pays ui font exception sont l'Allemagne occidentale et la Suisse, où le nombre des bateaux mis à la réforme a épassé celui des bateaux mis en service pendant l'année. En Suisse, ce recul a surtout porté sur les ateaux-citernes, ce à quoi on ne s'attendait guère, étant donné le développement des transports pétroliers ur le Rhin; il est dû à la vente de barges-citernes à des exploitants d'autres pays.

---

[1]/ Voir les pages L - LI.

Dans l'ensemble, les chiffres indiquent que le poussage continue à se développer au détriment du remorquage. En Pologne, toutes les péniches mises en service au cours de 1968 étaient des barges, soit de construction nouvelle, soit obtenues par la transformation de péniches conçues à l'origine pour le remorquage, et tous les remorqueurs étaient des pousseurs obtenus par la transformation de remorqueurs utilisés jusque-là pour le remorquage. Dans la plupart des autres pays, une proportion appréciable des bateaux mis en service au cours de l'année étaient conçus pour le poussage. Toutefois, de nombreuses voies navigables ne se prêtent pas à ce type de navigation. C'est pourquoi on continue à mettre en service des bateaux de type classique, en particulier dans les catégories moyennes de tonnage. Par contre, le nombre de remorqueurs de type classique employés pour remorquer des trains de péniches est en régression constante; lorsque le poussage n'est pas possible, il est plus courant d'utiliser un automoteur pour remorquer les péniches.

L'âge moyen des bateaux a peu évolué. La plupart des pays possédant des péniches de plus de 50 ans d'âge en ont mis au rebut un petit nombre; mais, comme le montrent les chiffres du tableau 20, les péniches construites avant 1920 représentent encore un pourcentage appréciable de la flotte totale. C'est ce qui explique pourquoi certains pays d'Europe occidentale ont envisagé d'accorder des subventions pour encourager les mises au rebut. Les statistiques ne reflètent pas fidèlement la situation réelle en ce qui concerne les bateaux automoteurs parce que le classement se fait par année de construction de la coque; certains peuvent avoir été reconstruits ou peuvent être des péniches transformées; ces transformations sont encore pratiquées, comme le prouvent les nombreux cas où, dans certains des groupes d'âge les plus élevés, le nombre total d'automoteurs a légèrement augmenté en 1968.

Transports combinés

Le tableau 27, qui donne les chiffres disponibles sur les containers appartenant aux administrations des chemins de fer ou agréés par elles, ne fait pas voir toute l'importance de ce type de matériel de transport combiné, parce que certains pays, comme l'URSS, où de nombreux containers sont en service, n'y figurent pas faute de données et parce que les indications du tableau ne se rapportent qu'aux containers appartenant aux administrations des chemins de fer ou agréés par elles. Les grands containers (d'une longueur de 6 mètres (20 pieds) au moins), utilisés particulièrement dans les transports intercontinentaux qui constituent un parc considérable et en expansion, n'apparaissent dans le tableau que dans la mesure où ils sont agréés par une administration de chemins de fer. Il se peut que ce soit le cas en Italie et aux Pays-Bas, car ces pays signalent une augmentation substantielle, entre 1967 et 1968, du nombre des containers de plus de 3 m^3 agréés par les chemins de fer. La croissance rapide des transports internationaux ou intercontinentaux où intervient une traversée maritime s'est poursuivie en 1968, en particulier sur les lignes de l'Atlantique Nord et entre le Royaume-Uni et l'Europe continentale. Des bateaux spéciaux pour containers ont été et sont actuellement construits pour ces transports. Au début de 1969, sur les seules lignes de l'Atlantique Nord, on comptait 20 de ces bateaux d'une capacité totale de 13 700 unités de containers de 20 pieds. En 1968, les Chemins de fer britanniques ont mis en service entre Harwich et Zeebrugge deux bateaux cellulaires à containers spécialement construits.

Le parc de grands containers appartenant aux Chemins de fer britanniques s'est accru de 1 852 unités supplémentaires pour les services "freightliner" en 1968; la réduction du parc total de containers, indiquée par le tableau 27, est due à la mise à la réforme de 4 526 vieux containers d'une capacité moyenne de beaucoup inférieure à celle des nouveaux containers du type "freightliner". Pendant la même année, la Compagnie nouvelle des cadres, filiale de la SNCF, a porté de 200 à 500 unités son parc de containers de 20 pieds; 500 autres unités étaient en commande en 1969.

Avec cette augmentation du nombre de containers, il a fallu plus de véhicules pour les transporter. Les Chemins de fer britanniques, par exemple, ont mis en service 472 wagons nouveaux pour les trains "freightliner"; les Chemins de fer fédéraux allemands ont adopté un nouveau type de wagon plat pour les containers. Des wagons à plateau surbaissé pour les services de transport par chemin de fer des véhicules routiers utilitaires ordinaires, y compris les véhicules articulés, ont été commandés. Le système des palettes a gagné du terrain et quatre réseaux de chemins de fer ont adhéré au Pool européen des palettes, ce qui porte le nombre total de ses membres à 17 administrations des chemins de fer.

UTILISATION DU MATÉRIEL

L'utilisation des réseaux ferroviaires, évaluée d'après le nombre total de trains-kilomètres par kilomètre de ligne, a été dans l'ensemble, plus forte en 1968 qu'en 1967. Comme le montre le tableau 8, la somme des trains-kilomètres-voyageurs (rubrique 1) et des trains-kilomètres-marchandises (rubrique 5) a été un peu plus élevée en 1968 qu'en 1967. Par suite des grèves de mai et de juin, le nombre de trains-kilomètres a diminué en France (2,2 %); au Royaume-Uni, la diminution du nombre total de trains-kilomètres a été de 9,3 %, mais comme elle s'est accompagnée d'une réduction de 5,5 % de la longueur du réseau, l'intensité de l'exploitation n'a baissé que de 4 %.

L'utilisation des réseaux ferroviaires pour le trafic de marchandises, en 1968, et en 1963, est représentée graphiquement dans le diagramme II[8/], qui montre que dans la plupart des pays, la densité du transport des marchandises a été plus élevée en 1968 qu'en 1963. Le diagramme permet aussi de constater que la densité du trafic en Union soviétique a été plusieurs fois plus élevée que dans tout autre pays, les densités les plus élevées après l'URSS étant celles des pays à économie planifiée de l'Europe orientale. En Europe occidentale, la densité la plus élevée est celle des Chemins de fer Fédéraux allemands, suivis de très près par les Chemins de fer Fédéraux suisses, grâce au très fort trafic de transit et au petit nombre de lignes d'embranchement sur leur réseau.

8/ Voir les pages LII - LIII.

Les comparaisons portant sur l'utilisation des unités motrices dans les chemins de fer sont rendues difficiles par les changements du type d'énergie utilisée (remplacement de la traction à vapeur par la traction électrique ou diesel; emploi croissant des automotrices pour les trains de voyageurs, etc.). On peut seulement affirmer que dans l'ensemble, un volume plus grand a été transporté avec un nombre plus réduit d'unités motrices; mais on ne peut tirer de conclusions sur la productivité qu'après avoir pris en considération les coûts relatifs des différents types de matériel utilisés.

L'utilisation des wagons a progressé de façon générale, comme on peut le voir à la rubrique 14 (chargement moyen d'un wagon) et à la rubrique 16 (durée moyenne de rotation d'un wagon) du tableau 8. En 1968, le chargement moyen des wagons a été plus élevé qu'en 1967 dans tous les pays pour lesquels des données figurent dans le tableau 8; l'augmentation a, en général, été supérieure à celle de la capacité moyenne des wagons (rubrique 15). Le temps de rotation, qui est influencé par les fluctuations saisonnières et par le déséquilibre entre les courants de trafic, a progressé de manière moins régulière; dans bon nombre de pays qui ont fourni des informations, la moyenne de 1968 a été plus élevée que celle de 1967, particulièrement en Belgique, où la durée de rotation a été abaissée de 7 à 6,1 jours.

D'après les statistiques incomplètes du tableau 15, qui indiquent que le nombre de véhicules-automobiles-kilomètres a sensiblement augmenté dans certains pays et d'après les statistiques plus complètes du tableau 13, qui font apparaître un accroissement pour presque toutes les catégories de véhicules routiers, on peut supposer que les réseaux routiers ont été utilisés de façon plus intensive en 1968 que l'année précédente.

Il semble bien que l'utilisation des véhicules routiers ait pâti dans certaines zones de la densité croissante de la circulation, particulièrement dans les villes et sur certaines routes principales. Toutefois, il n'y avait eu que peu de changements dans l'utilisation des véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises, en particulier des véhicules effectuant des transports à longue distance. En Suisse et au Royaume-Uni, le nombre de kilomètres parcourus a légèrement progressé en 1968 par rapport à 1967, bien qu'il y ait eu un léger recul du nombre total de véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises dans le dernier de ces deux pays. Au Royaume-Uni, le nombre de tonnes-kilomètres a augmenté proportionnellement plus vite que celui des véhicules-kilomètres, ce qui tient en grande partie à ce que le nombre de véhicules d'une capacité de plus de 10 tonnes a progressé de 12 % et que ces véhicules étaient principalement utilisés pour les transports à grande distance. En Allemagne occidentale, la progression du trafic, en 1968, beaucoup plus rapide que celle du nombre de véhicules, peut être considérée comme la preuve d'une meilleure utilisation des véhicules.

En France, une enquête par sondage, faite en 1968, a montré que le nombre moyen de tonnes-kilomètres par véhicule routier automobile pour le transport de marchandises en service a été de 58,9 mille, contre 57,2 mille en 1967 et 55,6 mille en 1966. Toutefois, il semble que cet accroissement du rendement moyen par véhicule vienne de ce qu'en 1968, les véhicules à grande capacité représentaient une proportion un peu plus élevée du parc total de véhicules; en effet le nombre moyen de tonnes-kilomètres par tonne de charge utile a légèrement baissé au cours de la même période (13 330 en 1966, 13 200 en 1967 et 13 150 en 1968).

L'utilisation des réseaux de voies navigables s'est améliorée dans la plupart des pays en 1968 et a atteint un record dans certains. La densité moyenne des transports exprimée en tonnes-kilomètres par kilomètre de voies navigables est indiquée dans le diagramme II[8]/ qui montre que la densité a très fortement augmenté depuis 1963.

La valeur très élevée en Allemagne occidentale résulte du trafic extrêmement intense sur le Rhin, la densité moyenne sur le tronçon allant de Rheinfelden (début de la navigation) à la frontière des Pays-Bas, à Emmerich, ayant été en 1968 de 49,3 millions de tonnes-kilomètres par kilomètre de voies navigables. Le chiffre relativement faible de l'Union soviétique, où il existe plusieurs voies navigables longues à grande capacité, s'explique par la fermeture d'une grande partie du réseau de ce pays pendant plusieurs mois tous les hivers.

Il n'est pas possible, à partir des chiffres du tableau 21 sur les transports de marchandises et de ceux du tableau 18 sur les bateaux de tirer directement des chiffres distincts sur l'utilisation des flottes immatriculées dans chaque pays, étant donné le nombre considérable de transports effectués à l'étranger par ces bateaux. L'accroissement appréciable du volume transporté par voies navigables en 1968, avec une flotte dont la capacité avait peu varié par rapport à 1967, témoigne d'une amélioration générale de l'utilisation des bateaux. Cette amélioration est due à la réduction du temps passé à attendre la cargaison et au fait que, pratiquement pendant toute l'année, le niveau des eaux a permis de charger les bateaux à leur capacité maximale; en outre, les nouveaux progrès du poussage ont permis d'utiliser plus complètement la capacité de charge existante. Les exemples suivants, tirés des statistiques de l'Allemagne occidentale et de la Suisse, font voir l'amélioration de l'utilisation des bateaux. Sur les bateaux d'Allemagne occidentale, à l'intérieur du pays et au dehors, le rendement est passé, par tonne de capacité de charge, de 7 423 tonnes-kilomètres, en 1963 à 7 105, en 1967 et 7 461 en 1968. En Suisse, la charge moyenne des bateaux arrivant à Bâle est passée de 583 tonnes en 1967 à 646 en 1968 et le coefficient de chargement s'est élevé de 66,5 à 70,2 %.

Comme le montrent les chiffres de la longueur des oléoducs et du volume des transports, au tableau 29, il y a eu une intensification générale de l'utilisation des oléoducs, due non seulement à la demande croissante de produits pétroliers, mais encore au fait que certains oléoducs, achevés en 1967 ou au cours des quelques années antérieures, n'ont été pleinement exploités qu'en 1968.

8/ Voir les pages LII - LIII.

ПОЛОЖЕНИЕ ТРАНСПОРТА В ЕВРОПЕ (1)

Общее представление об экономическом положении Европы в 1968 году можно получить из следующей выдержки, взятой из Обзора экономического положения Европы в 1968 году:

"Рост общего валового национального продукта промышленно развитых стран Западной Европы составил 4,5-5%, что представляет собой заметное оживление по сравнению с приростом менее 3%, который наблюдался по ... оценочным данным в 1967 году, году "спада", и мало чем отличается от средних темпов роста в долгосрочном плане ... . Решающее влияние оказало оживление экономической деятельности в Западной Германии, выпуск продукции которой, после застоя в 1967 году, возрос в 1968 году примерно на 7%. Ни в одной из других стран не наблюдалось столь разительных изменений в активизации экономической деятельности. Однако в других странах, где серьезно сказался застой 1967 года, - в Австрии, Бельгии, Швеции, Швейцарии и Соединенном Королевстве,- наблюдалось существенное повышение темпов роста (Финляндии данный процесс не коснулся)." 2/

"Процесс оживления экономической деятельности, наблюдавшийся в 1968 году в промышленно развитых странах, не полностью отразился на экономике стран Южной Европы. Увеличение фактического объема выпуска продукции в Греции и Югославии составило примерно 4%, в Испании - 4,5%, в Португалии и Турции оно равнялось, соответственно, примерно 6 и 7% ... . В 1967 и 1968 гг. в большинстве стран этого района наблюдалось замедление темпов роста, что временно задержало процесс продвижения к достижению уровня доходов на душу населения, равного уровню промышленно развитых стран." 3/

"В 1968 году выпуск национального продукта стран Восточной Европы увеличился не менее чем на 5%. Таким образом, уже на протяжении третьего года подряд темпы роста, отмечаемые во всех странах этого района, значительно превышали нижний предел долгосрочных темпов роста, к которому обычно стремятся в условиях социалистического планирования." 4/ Однако темпы роста, наблюдавшиеся в 1968 году, были несколько ниже темпов роста в непосредственно предшествующие годы, за исключением Советского Союза, где они практически превышали темпы роста, наблюдавшиеся в 1967 году.

Абсолютные цифры ВНП стран Западной и Восточной Европы и индексы ВНП всех стран приводятся в таблице 2.

Таким образом, можно сказать, что общая экономическая обстановка характеризовалась ростом активности, который затронул и транспорт, о чем свидетельствуют статистические данные по перевозкам, содержащиеся в Бюллетене.

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Повышение экономической активности и рост среднего значения ВНП на душу населения в 1968 году по сравнению с 1967 годом привели в целом к некоторому увеличению пассажирских перевозок, однако примерно в половине стран, по которым приведены данные в таблице 8, наблюдалось небольшое уменьшение объема пассажирских перевозок железнодорожным транспортом. Общей закономерности не прослеживается; можно, однако, отметить, что к числу стран, в которых объем пассажирских железнодорожных перевозок возрос, относятся, в основном, те страны, в которых доля перевозок легковыми автомобилями относительно невелика вследствие небольшого числа автомобилей по сравнению с численностью населения (Болгария, Польша, Турция и Советский Союз). Уменьшение на 4% числа пассажиро-километров и на 5% числа перевезенных пассажиров в Чехословакии является, по-видимому, следствием различных причин, поскольку оно наблюдалось в течение большей части года; хотя число легковых автомобилей в Чехословакии было незначительным, в 1967 и 1968 гг. оно заметно увеличилось, что, возможно, явилось причиной отвлечения некоторого числа пассажиров с железнодорожного на автомобильный транспорт. В Западной Европе наибольшее снижение наблюдалось во Франции (7,3% по числу перевезенных пассажиров и 6,5% по числу пассажиро-километров); это полностью объясняется рядом забастовок, которые затронули не только железные дороги, но и большую часть французской промышленности в период между серединой мая и серединой июня. За первые 4 месяца 1968 года объем железнодорожных пассажирских перевозок во Франции был несколько больше, чем в соответствующий период предыдущего года; цифры за май и июнь свидетельствуют о резком снижении приблизительно на 30%. Объем перевозок достиг прежнего уровня лишь в октябре, когда число пассажиро-километров несколько превысило уровень октября 1967 года. Уменьшение числа пассажиро-километров в Испании приблизительно на 5% вызвано существенным увеличением числа легковых автомобилей, зарегистрированных в этой стране, а также упразднением на железных дорогах пассажирских перевозок третьего класса.

1/ Содержащиеся здесь замечания основаны на данных, приведенных в таблицах, включенных в настоящий Бюллетень, и на информации, полученной Секретариатом из других источников.

2/ Обзор экономического положения Европы в 1968 году, глава I, стр. 1. Издание Организации Объединенных Наций, в продаже под No. E.69.II.E.1.

3/ Там же, глава II, стр. 64.

4/ Там же, глава II, стр. 87.

Несмотря на рост числа легковых автомобилей, в некоторых промышленно развитых странах Западной Европы наблюдалось небольшое увеличение объема пассажирских перевозок железнодорожным транспортом; в Бельгии, Швейцарии и Федеративной Республике Германии это относилось к числу перевезенных пассажиров и, в еще большей степени, к числу пассажиро-километров; в Италии увеличилось только число пассажиро-километров. В Швейцарии небольшое, но последовательное уменьшение объема железнодорожных пассажирских перевозок, наблюдавшееся с 1964 года, приостановилось; изменение тенденции вызвано различными факторами, такими, как рост международного туризма (в частности, увеличение числа туристов с севера Европы, проезжающих через Швейцарию в Италию и на побережье Средиземного моря и обратно, увеличение числа переездов иностранных рабочих и стимулирование железнодорожных перевозок в результате введения для людей пожилого возраста льготных тарифов, которые были введены также в Западной Германии и в ряде Скандинавских стран). Увеличение на 3,8% числа пассажиров, перевезенных шведскими государственными железными дорогами (число пассажиро-километров уменьшилось на 0,8%), представляет интерес постольку, поскольку объем пассажирских перевозок на этих дорогах неуклонно снижался вследствие непрерывного роста числа легковых автомобилей (Швеция, где на тысячу жителей приходится, согласно таблице 13, 262 автомобиля, занимает первое место в Европе по этому показателю). Неуклонное уменьшение объема железнодорожных перевозок в Швеции, начиная с 1949 года, в среднем примерно на 5% в год по числу пассажиров и на 3% в год по числу пассажиро-километров было вызвано главным образом сокращением поездок на короткие расстояния (до 200 км) ввиду роста перевозок легковыми автомобилями и на расстояния более 400 км - ввиду конкуренции воздушного транспорта. Увеличение числа перевезенных пассажиров в 1968 году является, по-видимому, результатом различных мер, принятых шведскими государственными железными дорогами в целях оживления пассажирских перевозок.

Объем пассажирских перевозок автомобильным транспортом повсеместно увеличился, о чем свидетельствует рост числа автомобилей, хотя рост объема перевозок не всегда пропорционален росту числа автомобилей. Имеющиеся неполные данные по пассажирским перевозкам автомобильным транспортом приводятся в таблице 15.

На международном туризме, который мог бы успешно развиваться благодаря росту ВНП, в известной мере отрицательно сказались холодная погода, события во Франции, имевшие место в мае-июне 1968 года, действующие еще в Соединенном Королевстве строгие ограничения в отношении вывоза иностранной валюты и введение валютных ограничений во Франции. В результате, как показывают статистические данные по международным пассажирским перевозкам, приведенные в таблице 5, в этой области произошли сравнительно небольшие изменения. Число туристов, прибывших в Австрию, Кипр, Мальту и Соединенное Королевство, увеличилось более чем на 10%; в Испании прирост составил 9%. Поскольку большая часть международных туристских перевозок приходится на автомобильный транспорт, для общего объема международных туристских перевозок характерны данные, относящиеся к числу въездов иностранных легковых автомобилей (статья 19 таблицы 15); в 1968 году число въездов в Испанию иностранных легковых автомобилей увеличилось на 19% и достигло 3 825 900. Как показывают имеющиеся данные, в международных перевозках, осуществляемых автобусами, существенных изменений не произошло.

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

В результате роста ВНП увеличился общий объем грузовых перевозок. Как показывает таблица 3, в странах, по которым имелись полные статистические данные, изменения в распределении перевозок между различными видами внутреннего транспорта были незначительными; доля железнодорожного транспорта уменьшилась, тогда как доля других видов транспорта несколько увеличилась. Это, по-видимому, в большой мере относится ко всем другим странам, судя по статистическим данным о железнодорожных перевозках (таблица 8), перевозках по внутренним водным путям (таблица 21) и по трубопроводам (таблица 29), а также судя по увеличению числа грузовых автомобилей, показанному в таблице 13. Снижение доли железных дорог в общем объеме грузовых перевозок явилось следствием того обстоятельства, что, несмотря на увеличение грузооборота железных дорог почти во всех странах, грузовые перевозки, осуществляемые другими видами транспорта, возросли в еще большей степени.

Изменение доли различных видов транспорта в общем грузообороте в 1968 году по сравнению с 1967 годом показано в приведенной ниже таблице, в которой, в случае отсутствия данных по количеству тонно-километров, приходящихся на автомобильный транспорт, приведены данные о проценте увеличения числа грузовых автомобилей.

Увеличение или уменьшение (в процентах) объема грузооборота в 1968 г. по сравнению с 1967 г.

Страна	Железнодорожный транспорт		Автомобильный транспорт a/		Внутренний водный транспорт		Нефтепроводы	
	т	т-км	т	т-км	т	т-км	т	т-км
Австрия	–	-1,0	+11,6 b/	..	+18,6 c/	...	d/	d/
Бельгия	+6,5	+9,7	...	...	+9,4	+11,7	.	.
Болгария	-0,5	+4,1	...	...	+24,8 c/	...	.	.
Венгрия	-1,7	-0,9	-5,9 e/	+5,9 e/	+4,5 f/*	...	-12,8	-19,9
Вост. Германия	+0,3	+0,0	+7,2	+13,1	...	...	...	...
Греция	–	-2,7	(+9,0)		.	.	.	.
Дания	-2,7	-1,8	(+1,6)		.	.	.	.
Зап. Германия	+8,1	+6,4	+10,3 b/	+10,9 b/	+8,8	+4,7	+16,7	+5,2
Ирландия	+14,3 g/	+14,3 g/	(+0,1)		.	.	.	.
Испания	+1,6	-4,0	...	+9,7	.	.	+12,5	+12,7
Италия	-0,2	+0,2	...		+19,0	...	...	...
Люксембург	+11,3	+11,9	(+2,7)		+26,3	...	.	.
Нидерланды	+0,4	+0,8	+5,8	+9,8	+8,0	+8,7	+16,0	+26,3
Норвегия	+3,3	+1,8	...	+1,1 h/	.	.	.	.
Польша	+3,3	+4,6	+13,6	+19,8	+4,3	+15,5	+38,3	+35,4
Португалия	-2,4	+1,2	...	...	.	.	.	.
Румыния	+8,0	+9,1	...	...	+5,0 c/	...	...	...
Соед. Королевство	+3,2	+8,0	+3,0	+2,3	+3,1	-4,8	...	...
СССР	+3,9	+5,3	+7,1	+9,9	+6,9	+8,0	+10,2	+17,7
Турция	+2,0	+3,8	...	...	.	.	.	.
Финляндия	-1,3	+0,1	+5,1	+6,3	...	...	.	.
Франция	-0,5	-0,4	+9,7	+3,9	+4,2	+2,2	...	...
Чехословакия	+0,5	+0,4	+3,0	+11,5	+3,8 f/	...	+7,1	+6,3
Швейцария	+2,3	+2,4	(+3,6)		-1,2	+3,4	+11,5	+11,5
Швеция	+10,5	+8,5	(+3,6)		...	...	.	.
Югославия	-0,4	-0,1	+5,0	+24,0	+20,7	+13,4	.	.

a/ Цифры в скобках относятся к изменению числа грузовых автомобилей.

b/ Только перевозки на дальнее расстояние, осуществляемые за счет третьих лиц.

c/ Перевозки по Дунаю, за исключением транзитных перевозок.

d/ Процент изменения не показан, поскольку эксплуатация на полную мощность началась только в 1968 г.

e/ Только перевозки общего пользования.

f/ Только перевозки, выполняемые национальными транспортными предприятиями.

g/ На основе оценок на календарные годы.

h/ Транспортное средство-километры.

Железнодорожные перевозки

В Западной Европе тенденция к сокращению грузовых перевозок железнодорожным транспортом, наблюдавшаяся в некоторых странах в течение последних 4-5 лет, прекратилась. Это объясняется прежде всего подъемом тяжелой промышленности, который в значительной мере обусловил рост перевозок в Бельгии, Люксембурге, Соединенном Королевстве и Западной Германии (см. статьи 11.1 и 12.1 таблицы 8). В Соединенном Королевстве оживлению перевозок способствовал рост перевозок нефтепродуктов, общий тоннаж которых в 1968 году увеличился на 19% по сравнению с 1967 годом и достиг приблизительно 15 млн. тонн. Во Франции уменьшение грузооборота было вызвано заметным сокращением служебных перевозок железных дорог, которое в тонно-километрах составило 11,5% против уровня 1967 года; в то же время объем коммерческих перевозок практически не изменился; результаты 1968 года были бы лучше результатов 1967 года, если бы не произошло прекращения работы и общего расстройства экономики в мае-июне 1968 года, поскольку, за исключением этих месяцев и сентября, когда наблюдался очень незначительный спад, месячный грузооборот в тонно-километрах в 1968 году был гораздо выше грузооборота за соответствующие месяцы 1967 года. Весьма небольшое сокращение перевозок в Югославии, по-видимому, вызвано отвлечением перевозок на автомобильный и внутренний водный транспорт, грузооборот которых заметно увеличился.

Наиболее высокий процент роста грузооборота железных дорог в Западной Европе в 1968 году (14,3%) наблюдался в Ирландии. Этот факт представляет собой интерес в связи с тем, что такое увеличение грузооборота имело место после весьма существенного увеличения в 1967 году. В Швеции объем перевозок грузов увеличился на 5,4 млн. тонн (10,5%), главным образом за счет возросшего объема перевозок железной руды; 4 млн. тонн от этого прироста приходится на экспорт руды, осуществляемый по Офотенской железной дороге через Нарвик.

В Швейцарии общий тоннаж перевезенных в 1968 году грузов по швейцарским федеральным железным дорогам выразился в новой рекордной цифре. Эта цифра, которая на 3% выше соответствующего показателя за предыдущий

год, могла бы быть еще выше, если бы не произошло забастовок во Франции и Италии, вызвавших некоторое сокращение международных перевозок. Увеличился объем всех видов перевозок (импортных, экспортных, транзитных и внутренних). Однако рост транзитных перевозок составил всего лишь 1,6%, что намного ниже темпов роста за предыдущие годы; это объясняется главным образом сокращением объема транзитных перевозок угля и металлолома в Италию. Объем внутренних перевозок возрос благодаря увеличению доставок нефтепродуктов с нефтеперегонных заводов в Колломбэ и Кресье, поставляющих 38% жидкого топлива, поступающего на швейцарский рынок. Увеличению объема перевозок способствовало также оживление торговли строительными материалами.

В странах с плановой экономикой Восточной Европы темпы роста железнодорожных перевозок заметно снизились, оставшись на прежнем уровне только в Румынии (8% в тоннах и 9,1% в тонно-километрах), в Польше (3,3% в тоннах и 4,6% в тонно-километрах) и в Советском Союзе (3,9% в тоннах и 5,3% в тонно-километрах). В Советском Союзе в 1968 году наблюдался рост тоннажа по всем основным видам грузов, за исключением древесины и лесных товаров. В приведенной ниже таблице даются цифры по различным видам грузов за 1967 и 1968 годы.

Тоннаж грузов, перевезенных по железным дорогам в СССР с разбивкой на основные категории

Категория грузов	1967	1968	
	Изменение в % по сравнению с 1966	Миллионы тонн	Изменение в % по сравнению с 1967
Уголь	+3,2	571,9	+0,9
Нефть	+8,4	274,6	+5,9
Руда	+7,5	222,4	+3,7
Древесина и лесные товары	+4,6	169,8	-1,0
Продукция черной металлургии	+6,9	133,4	+5,7
Зерновые	+4,2	97,4	+5,1
Цемент	+4,6	70,2	+3,1
Химические удобрения	+9,1	56,4	+9,1
Кокс	+0,7	31,4	+2,2

В других странах Восточной Европы снижение темпов роста, которое в Болгарии наблюдалось в отношении тоннажа, а в Венгрии как в отношении тоннажа, так и в отношении грузооборота в тонно-километрах, было, по-видимому, вызвано различными факторами, включая замену железнодорожного транспорта другими видами транспорта, грузооборот каждого из которых возрос в более значительной степени (за исключением Венгрии).

Автомобильные перевозки

Насколько можно судить по весьма неполным статистическим данным, тенденция к увеличению грузооборота автомобильного транспорта, наблюдавшаяся в течение ряда лет почти во всех странах, была еще более заметной в 1968 году. В Западной Германии, где в 1967 году эта тенденция прекратилась, в 1968 году грузооборот резко увеличился, в частности, в перевозках на дальние расстояния (транспортными средствами, допускаемыми к осуществлению перевозок на расстояние более 50 км от базового предприятия) грузооборот возрос на 10%. Частично благодаря временной отмене транспортного налога объем перевозок за собственный счет увеличивался быстрее объема перевозок за счет третьих лиц.

Объем международных грузовых перевозок увеличился почти повсеместно, причем, как и в предыдущие годы, его темпы роста были выше темпов роста объема грузовых перевозок автомобильным транспортом в целом. Рост объема грузовых перевозок автомобильным транспортом в 1968 году иллюстрируется следующими цифрами, основанными на абсолютных цифрах, приведенных в таблице 4, которая в основном содержит более полные данные, чем таблица 15.

Изменения (в процентах) тоннажа грузов, ввезенных и вывезенных автомобильным транспортом в 1968 году, по сравнению с 1967 годом

Страна	Ввезено	Вывезено
Австрия	+17,7	+4,8
Венгрия	+18,5	+9,4
Греция (исключая транзит)	+7,1	-4,3
Дания (исключая транзит)	+3,3	-1,2
Западная Германия	+13,8	+18,2 (согласно данным, таблица 15)
Нидерланды	+16,7	+16,2
Норвегия	+20,6	+27,6
Польша (только государственные перевозки)	+20,0	+7,1
Швеция (исключая транзит)	+14,1	+15,0
Югославия	+15,8	+11,1

Внутренний водный транспорт

Улучшившееся экономическое положение и благоприятные погодные условия благотворно отразились на внутреннем водном транспорте; на движение судов редко сказывалось влияние обмеления рек или наводнений, продолжительности существования ледяного покрова или плохой видимости. В западноевропейских странах существенный рост грузооборота внутреннего водного транспорта почти полностью относится к международным перевозкам; в отдельных странах наблюдалось сокращение средней длины рейса, причем средняя длина рейса в национальных пределах при международных перевозках была короче средней длины рейса при внутренних перевозках. Средняя дальность международных перевозок с учетом перевозок через страны транзита оказалась бы значительно большей, однако имеющиеся статистические данные недостаточны для того, чтобы сделать соответствующие расчеты.

В Австрии рост перевозок был вызван главным образом увеличением объема торговли с Западной Европой и, в частности, увеличением импорта бразильской руды через Западную Германию, увеличением импорта угля из Западной Германии и ростом экспорта продукции металлургической промышленности из Линца в Западную Германию и Соединенное Королевство.

В Бельгии рост грузооборота вызван главным образом ростом перевозок руды (45% прироста), химикалий (29% прироста) и жидкого топлива (22,5% прироста); в то же время объем перевозок твердого топлива сократился на 9%. Существенно возрос объем перевозок по Самбре, на которой в 1968 году были закончены работы по модернизации водного пути, начатые несколько лет назад, а объем перевозок по новому каналу Гент-Тернезен был на 24% выше, чем в 1967 году, главным образом благодаря открытию нового промышленного комплекса в Сидмарте, недалеко от границы с Нидерландами. Существенное увеличение грузооборота отмечается также на недавно реконструированном канале Брюссель-Шарлеруа, объем перевозок по которому в течение ряда лет неуклонно уменьшался.

Во Франции в январе в результате наводнений, а в мае-июне в результате забастовок месячный объем перевозок составлял менее 7 млн. тонн, что было ниже среднего месячного уровня за год, составлявшего 8,5 млн. тонн; в то же время в марте, июле и октябре объем перевозок был исключительно высоким (10 млн. тонн). Из 102 млн. тонн грузов, перевезенных по внутренним водным путям Франции, включая французский участок Мозеля и участок Рейна, проходящий по границе Франции, больше половины приходилось на строительные материалы, тоннаж которых был на 7% выше уровня 1967 года; следующее место занимают нефтепродукты, общий объем которых составил 17,4 млн. тонн, превысив на 1,6% уровень предыдущего года, что особенно знаменательно, учитывая развитие сети нефтепроводов. Другим важным элементом увеличения объема перевозок в 1968 году явился экспорт песка и гравия из Рейна; он увеличился на 20,5% и достиг в 1968 году 8,3 млн. тонн. Объем перевозок по Мозелю также значительно возрос; экспорт, представленный главным образом продукцией черной металлургии и строительными материалами, увеличился на 27,5% и составил 2,5 млн. тонн, а импорт, представленный главным образом жидким топливом и рудой, увеличился на 22,2% и составил 3,1 млн. тонн. По-видимому, рост экспортных перевозок по Мозелю шел главным образом за счет уменьшения объема перевозок по Рейну, экспортные перевозки по которому, не считая перевозок песка и гравия, а также нефтепродуктов с нефтеперегонного завода в Страсбурге, снизились примерно на 300 000 тонн, или на 16%, и составили в 1968 году 1,5 млн. тонн.

Увеличение более чем на 4 млн. тонн количества грузов, ввезенных в Нидерланды по внутренним водным путям, относится главным образом к перевозкам полезных ископаемых, за исключением руды, объем которых в 1968 году составил в общей сложности 23,9 млн. тонн. Увеличение более чем на 9 млн. тонн количества грузов, вывезенных из Нидерландов по внутренним водным путям, вызвано главным образом увеличением более чем на 6 млн. тонн перевозок железной руды и стального металлолома, общий объем которых составил 25,3 млн. тонн.

В Швейцарии тоннаж перевозок по внутренним водным путям в 1968 году несколько уменьшился (на 1,3%) по сравнению с 1967 годом; это явилось следствием незначительного уменьшения тоннажа некоторых видов массовых грузов и неблагоприятных климатических условий в конце года. Несмотря на увеличение на 11,5% тоннажа перевезенного жидкого топлива (общий объем - около 3 млн. тонн), доля перевозок по Рейну в общем импорте жидкого топлива в Швейцарию уменьшилась с 30,9% в 1967 году до 29,9% в 1968 году.

В Соединенном Королевстве, где в течение ряда лет наблюдалось уменьшение объема перевозок по внутренним водным путям, впервые имело место небольшое увеличение перевезенного тоннажа (3%).

В Западной Германии объем внутренних перевозок несколько увеличился, главным образом за счет перевозок угля, строительных материалов и нефтепродуктов; в международных перевозках увеличился в основном тоннаж строительных материалов, угля, руды и продукции черной металлургии.

Объем перевозок по Рейну достиг новой рекордной цифры и составил в общей сложности 268 млн. тонн и 50 551 млн. тонно-километров (см. таблицу 23) (рост по сравнению с 1967 годом, соответственно, на 8,0 и 5,6%). Увеличение коснулось всех видов перевозок, но главным образом международных перевозок. Тоннаж перевозок через границу между Западной Германией и Нидерландами в районе Эммерих/Лобит вырос примерно на 11 млн. тонн (11%), причем более половины прироста тоннажа приходится на перевозки вверх по течению. Главное место в росте перевозок вверх по течению занимали железная руда (5,6 млн. тонн, или 30,4%), руды цветных металлов, металлолом черных и цветных металлов (0,9 млн. тонн, или 25,8%) и разные грузы (2 млн. тонн, или 14,8%); в перевозках, осуществляемых вверх по течению, отмечается снижение тоннажа нефти и нефтепродуктов, объем которого уменьшился на 4,9% и составил 10,4 млн. тонн, и угля, объем которого уменьшился на 28,8% и составил 2,7 млн. тонн. С другой стороны, объем перевозок угля, осуществляемых

вниз по течению, возрос на 19,7% и составил 9,4 млн. тонн; единственным другим значительным изменением в перевозках, осуществляемых вниз по течению, явился рост на 11,3% тоннажа перевозок песка, гравия, полезных ископаемых и т.д., которые составили 21,3 млн. тонн.

Процент роста объема перевозок по Дунаю (см. таблицу 24) был несколько выше (10,3%), чем процент роста объема перевозок по Рейну (8,0%), что является продолжением тенденции, наблюдающейся в последние годы; в 1968 году индекс по Дунаю составлял 170, а индекс по Рейну - 143 (1963 год = 100). Однако общий объем перевозок по Рейну, выраженный в тоннах, значительно превышал объем перевозок по Дунаю. Наибольший абсолютный прирост объема погрузки на этой реке в 1968 году, составляющий 1,6 млн. тонн, или 26%, пришелся на Югославию. На западногерманском участке Дуная относительное увеличение составило 33,1%, но тоннаж при этом был намного ниже.

В таблице 25 приведены данные по тоннажу грузооборота между дунайскими странами; таблица свидетельствует об общем увеличении. По причинам, указанным в примечании к таблице, полной сопоставимости с цифрами за 1963 год нет; разница между данными за 1967 и 1968 гг., относящимися к общему объему экспорта, приведенными в таблице 25, и данными, приведенными в пункте "B" таблицы 24, объясняется также изменением метода составления данных.

Нефтетрубопроводный транспорт

Как видно из таблицы, приведенной в начале данной главы, в которой показано процентное изменение грузооборота в 1968 году по сравнению с 1967 годом, трубопроводный транспорт продолжает оставаться видом внутреннего транспорта с наиболее высокими темпами роста, за исключением Венгрии, где объем перекачки нефти по трубопроводам в 1968 году сократился. Имеющиеся статистические данные по трубопроводному транспорту приведены в таблице 29, которая показывает, что даже в таких странах, как Испания, Западная Германия, Чехословакия и Швейцария, в которых длина сети осталась неизменной, наблюдался существенный рост объема перевозок; этот рост в общем и целом значительно превышал рост грузовых перевозок другими видами транспорта в соответствующих странах.

Смешанные перевозки

Имеющаяся информация о числе отправленных контейнеров и перевезенном тоннаже приводится в таблице 28, которая дает неполное представление об этих перевозках, поскольку в нее включены только контейнерные перевозки железнодорожным транспортом; некоторые страны, в которых контейнеры используются в значительном количестве всеми видами транспорта, такие, как Советский Союз и Соединенное Королевство, ввиду отсутствия данных в таблицу не включены. Поскольку отсутствуют отдельные статистические данные о перевозках в контейнерах длиной 6 м (20 футов) и более, растущее использование таких контейнеров в таблице не отражено. В большинстве стран, включенных в таблицу 28, как показывают цифры, наблюдается уменьшение грузооборота, особенно в отношении малых контейнеров. Исключениями являются Бельгия, где общий объем отправки контейнеров возрос на 36,9%, а тоннаж - на 169,2%, что означает рост железнодорожных перевозок контейнеров длиной 6 м (20 футов) и более; Польша, где число отправок малых контейнеров увеличилось на 6,1%, а соответствующий тоннаж - на 8,3%; Швеция, где число отправок контейнеров объемом 3 м^3 и более в 1968 году по сравнению с 1967 годом возросло более чем в три раза, а тоннаж - почти в 4 раза, и Западная Германия, где наблюдалось небольшое увеличение перевозок малыми контейнерами и увеличение числа других отправленных контейнеров и перевезенного тоннажа на 11,2%.

Созданная рядом европейских железнодорожных управлений компания под названием "Интерконтейнер"[5/] для международных перевозок контейнеров, главным образом контейнеров длиной 6 м (20 футов) и более, приступила к выполнению своих функций в мае 1968 года и обработала за этот месяц 130 груженых контейнеров, из которых 86 контейнеров имели длину 20 футов, а остальные были больших размеров. К декабрю 1968 года общий месячный объем обработки контейнеров достиг 2 286 груженых контейнеров, в том числе 1 490 длиной 20 футов, 242 - 30 футов, 519 - 40 футов и 35 - 35 футов; кроме того, компания обработала 373 порожних контейнера. В конце года этот вид перевозок пострадал в результате забастовки портовых рабочих в Соединенных Штатах Америки, которая продолжалась с середины декабря 1968 года до середины февраля 1969 года, после чего объем перевозок быстро возрос, составив в апреле 1969 года в общей сложности более 4 000 груженых контейнеров. В Бельгии в течение 1968 года с судов было выгружено 32 191 контейнер, в которых было доставлено 328 121 тонна грузов; за этот же год на суда было погружено 25 256 контейнеров, в которых содержалось 276 561 тонна грузов. Эти перевозки осуществлялись через порт Антверпен и включали некоторое число контейнеров длиной менее 20 футов. Тоннаж перевезенных грузов был на 26% выше, чем в 1967 году, но количество контейнеров было выше всего лишь на 1%. Большая часть этих перевозок осуществлялась в Северную Америку и обратно; в 1967 году на эти перевозки приходилось 56,5% от общего числа контейнеров и 64,1% перевезенных грузов; соответствующие цифры за первые 9 месяцев 1968 года составляли, соответственно, 60,8 и 69,1%.

Во Франции более 90% контейнеров длиной 6 м (20 футов) и более, получаемых и отправляемых по морю, проходило через порт Гавр, где в 1968 году было обработано 17 600 контейнеров, содержащих 176 139 тонн груза, что по обоим показателям превышает на 75% уровень 1967 года. 88% трансатлантических контейнерных перевозок, проходивших через этот порт, согласно сообщениям осуществлялись далее по территории Франции железнодорожным транспортом.

5/ См. Ежегодный бюллетень европейской транспортной статистики за 1967 год, стр. 10, издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E/R.69 II.E.2.

В Нидерланды в 1968 году прибыло по морю 109 189 контейнеров длиной 8 футов (2,4 м) и более; 84 842 контейнера были груженными и содержали 712 489 тонн грузов. В этих перевозках 43% груженых контейнеров и 62% тоннажа прибыло из Северной Америки. Число отправленных по морю контейнеров составило в общей сложности 97 875, из которых 75 318 были груженными и содержали 703 966 тонн грузов; из них, соответственно, 24% контейнеров и 35% тоннажа было направлено в Северную Америку.

Около 2/3 контейнеров, полученных и отправленных Нидерландами по морю, прошло через порт Роттердам. Согласно оценкам Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), примерно 75% наземных перевозок контейнеров в порты Нидерландов и из них приходится на автомобильный транспорт.

Число контейнеров, обработанных в 1968 году в западногерманских морских портах (в том числе около 2/3 в Бремене/Бремерхафене), возросло по сравнению с 1967 годом более чем на 40% и составило около 70 000. Около половины из них было перевезено по территории Западной Германии железнодорожным транспортом.

Контейнерные перевозки между Соединенным Королевством и Европейским континентом получили толчок в результате сдачи в эксплуатацию в течение года специально оборудованных судов для перевозки контейнеров между Хариджем и, соответственно, Зебрюгге и Роттердамом. Для обеспечения быстрых перевозок контейнеров между этими портами и внутренними районами страны были созданы специальные поезда. Новым шагом в этой области явилось введение в 1968 году прямого поезда между Лондоном и Парижем через паромную переправу Дувр-Дюнкерк для перевозки контейнеров типа "freightliner". В пределах Великобритании перевозки типа "freightliner" возросли примерно до 300 000 груженых контейнеров, что почти в 3 раза превышает уровень 1967 года.

ТРАНСПОРТНЫЕ СЕТИ

Железные дороги

Наблюдающееся в течение нескольких лет сокращение протяженности железных дорог в результате закрытия участков с малой грузонапряженностью в 1968 году стало несколько более ощутимым; общая протяженность железных дорог общего пользования в Европе, включая всю сеть железных дорог СССР и Турции, с 417 500 км в конце 1967 года сократилось к концу 1968 года приблизительно до 415 000 км. Только в четырех странах наблюдался рост в сети: в Албании, Испании, СССР и Финляндии.

В Албании в результате открытия линии Рогожина-Фиери протяженность железных дорог увеличилась на 54 км. Финские государственные железные дороги сдали в эксплуатацию новую линию длиной 105 км, однако в то же время была закрыта частная железная дорога протяженностью 45 км. В Испании в июле 1968 года испанская национальная сеть железных дорог ввела в эксплуатацию новую важную магистральную линию протяженностью 277 км, непосредственно связывающую Мадрид с Бургосом, которая на 93 км короче прежнего сообщения через Медина-дель-Кампо. Новая линия является однопутной, однако главные мосты и тоннели построены с учетом возможности укладки второго пути. На узкоколейной сети испанских железных дорог строится линия Эль-Ферроль-Хихон, участок которой между Виверо и Вегадео (68 км) был открыт в этом году. Однако ряд других линий был закрыт, так что общая протяженность сети узкоколейных линий сократилась.

Рост сети железных дорог СССР, наблюдавшийся в течение ряда лет, продолжался и в 1968 году, но более медленными темпами: в течение этого года было построено 331 км новых линий. В эту цифру входит линия Колосовка-Раздельная, которая улучшит сообщение между Донбасом и Кривым Рогом и западными и юго-западными районами страны, а также линия Сушь-Кия-Шалтырь, которая будет использоваться для перевозок нефелиновой руды и сырьевых материалов к заводам Ачинска и Красноярска. В Югославии строится новая линия, непосредственно связывающая Белград с городом Бар, находящимся на побережье Адриатического моря; в ноябре 1968 года был открыт участок Белград-Валево (92 км). С учетом закрытия некоторых линий с малой грузонапряженностью общая протяженность сети железных дорог Югославии сократилась на 663 км и составляет 10 688 км.

Делаются значительные капиталовложения для повышения эффективности и увеличения пропускной способности существующих линий. С целью повышения скоростей движения ведутся работы по усилению пути и спрямлению трассы. На значительных участках сети германских федеральных железных дорог и Национального общества французских железных дорог максимально допустимые скорости движения повышены со 140 до 160 км/час, а на некоторых участках - до 200 км/час. На некоторых участках нидерландских железных дорог и швейцарских федеральных железных дорог допускается скорость 140 км/час, на ряде британских железных дорог разрешены максимальные скорости до 100 миль в час (160 км/час). В СССР рельсы тяжелого профиля уложены на протяжении более 9 000 км пути.

В некоторых странах ведется дальнейшая электрификация железных дорог. СССР продолжает занимать ведущее место по ежегодным темпам перевода линий на электрическую тягу. Общая протяженность линий, переведенных на электрическую тягу в этом году, составила 1 632 км, что на 8,6% больше запланированной цифры. Основными линиями, электрифицированными в этом году, являются Атбасар-Есиль в Средней Азии, Данилов-Николо-Палома, которая является частью линии, соединяющей Москву с Транссибирской магистралью, Самбор-Чоп (станция на границе с Чехословакией и Венгрией) и Красноармейское (Донбас)-Днепродзержинск. Следующей по протяженности линий, переведенных на электрическую тягу в 1968 году (810 км), является Западная Германия, где электрическая тяга введена на участках между станциями Оснабрюк, Бремен и Гамбург и между станциями Хамм, Минден и Вунсторф. В настоящее время движение поездов осуществляется электрической тягой на всем протяжении от Кельна и Рурского промышленного района до Гамбурга и Ганновера. В число других электрифицированных линий входят: Кельн-Менхен-Гладбах-Кальденкирхен (граница с Нидерландами), Менхен-Гладбах-Ахен и Саарбрюккен-Нейнкирхен-Санкт-Вандель. В конце года работы по электрификации проводились еще на протяжении 400 км.

Большой прогресс достигнут в области выполнения широкой программы электрификации польских государственных железных дорог. В течение года электрифицировано более 300 км. В число электрифицированных линий входят участки от Варшавы до Демблина и Люблина (уже электрифицированные вплоть до Пилявы) и участки от Демблина до Катовице и Кракова через Радом, Кельце и Тунель. Продолжалась электрификация магистральных линий в Чехословакии, связывающих восток и запад страны. После введения электрической тяги на участке между Вента-де-Баньос, Бургос и Миранда-де-Эбро протяженность электрифицированных линий в Испании увеличилась на 173 км, в результате чего весь путь следования по старому маршруту от Мадрида до границы с Францией в районе Ирун/Андай электрифицирован. В Австрии электрификация коснулась линий, проходящих через центр страны (Санкт-Валентин-Кастенрейт-Амштеттен и Клейнрейфлинг). Во Франции закончена электрификация еще одного участка на линии Марсель-Вентимилья (Сен-Рафаэль-Канн). В 1968 году в Бельгии не было электрифицировано ни одного участка, но продолжались работы на участке Намюр-Льеж протяженностью 40 км; этот участок имеет особенно большое значение, поскольку он является единственным неэлектрифицированным участком между Парижем и Кельном. В Финляндии летом 1968 года началась опытная эксплуатация электропоездов на участке между Хельсинки и Киркконумми длиной 38 км, но регулярного движения поездов до января 1969 года открыто не было. Поэтому в таблице 6 не указано ни одного электрифицированного участка в Финляндии.

Важность электрификации далеко не полностью отражена в цифрах, относящихся к протяженности линии или проценту от общей протяженности, приведенных в статье 2 таблицы 6, даже с учетом того факта, что электрификация относится главным образом к линиям, имеющим два и более путей (см. статью 5 этой же таблицы), поскольку в основном электрифицируются только линии с большой грузонапряженностью.

Иногда уменьшение грузооборота приводит к ликвидации электрической тяги и замене ее тепловозной тягой. Например, сокращение протяженности электрифицированных линий на британских железных дорогах, показанное в таблице 6, является следствием прекращения обращения электропоездов на пригородных линиях северо-востока Англии, электрическое оборудование которых подлежит демонтажу, поскольку тепловозная тяга в данном случае признана более экономичной.

Автомобильные дороги

1968 год характеризуется стремлением многих стран расширить сеть своих автомагистралей. Некоторое представление о достигнутом в этой области прогрессе дает следующая таблица, в которой приведена протяженность эксплуатируемых автомагистралей, соответственно, на конец 1967 и 1968 гг. Кроме того, почти во всех странах, перечисленных в этой таблице, проводятся большие работы по строительству новых участков автомагистралей.

Протяженность открытых для движения автомобильных дорог на конец года (в км)

Страны	1967	1968
Австрия	376	411
Бельгия	335	..
Венгрия	94	113
Греция	11	65
Дания	101	126
Западная Германия	3 617	3 967
Испания	69	83
Италия	2 377	2 664
Нидерланды	718	940 a/
Норвегия	49	54
Португалия	66	66
Соединенное Королевство	807	965 b/
Финляндия	36	81
Франция	986	1 132
Швейцария	221	255
Швеция	286	329

/ Включая примерно 180 км скоростных дорог, которые обладают всеми характеристиками автомагистралей, за исключением наличия на них пересечений на одном уровне, которые в дальнейшем будут заменены путепроводами; тогда скоростные дороги превратятся в автомагистрали в полном смысле этого слова.

/ Положение на март 1969 года.

Приведенные выше цифры относятся к автомагистралям, определение которых дано в статье 69 приложения I. Большая часть протяженности указанных дорог соответствует также условиям Конвенции о дорожном движении Организации Объединенных Наций, подписанной в 1968 году в Вене, согласно которым автомагистраль, "за исключением отдельных мест или во временном порядке, имеет для обоих направлений движения отдельные проезжие части, отделенные друг от друга разделительной полосой, не предназначенной для движения, или, в исключительных случаях, другими средствами" 6/. Требование о наличии отдельных проезжих частей не всегда удовлетворяется, например в Венгрии на 105 км из 113 имеется только одна проезжая часть, в Италии имеется 107 км автомагистрали с одной проезжей частью, в Норвегии - 35 км и в Западной Германии - 75 км автомагистралей с

/ Конференция Организации Объединенных Наций по дорожному движению, Заключительный акт и сопутствующие документы (E/CONF.56/16/Rev.1-17 - Rev.1-19), page 12, United Nations publication, Sales No.: E/F.69.VIII.1.

одной проезжей частью. Однако две проезжие части могут быть не только на автомагистралях; в некоторых странах имеются значительные участки автомобильных дорог с двумя проезжими частями, которые не классифицируются как автомагистрали; например, в Соединенном Королевстве на конец марта 1969 года имелось около 1 480 км автомобильных дорог общего пользования с двумя проезжими частями.

Кроме того, существуют значительные участки дорог, относимые к разряду "автомагистралей", хотя они и не полностью удовлетворяют определению, данному в приложении I; например, в Восточной Германии протяженность таких дорог составляет около 1 400 км, в Польше - около 350 км и в Югославии - несколько сот км. На этих дорогах имеются иногда пересечения на одном уровне и в некоторых случаях они предназначены не только для движения автотранспорта.

В 1968 году в Западной Германии было открыто движение на 350 км новых автомагистралей, которые имеют особое значение, поскольку они замыкают такие главные магистрали, как магистраль Ганза (Бремен-Рур) и магистраль Рен (Фульда-Вюрцбург), или предназначены для снятия части перевозок с сильно загруженной магистрали Франкфурт-Карлсруэ на участках Дармштадт-Вейнгейм и Мангейм-Вальдорф-Хейльбронн.

В различных частях Италии построено около 350 км автомагистралей. В их число входит южный участок автомагистрали, соединяющей Неаполь с Реджо-ди-Калабрия. В конце года в Италии в процессе строительства находилось 1 667 км автомагистралей.

Во Франции непосредственно в конце года было завершено строительство нескольких новых участков автомагистралей, в том числе участка автомагистрали Лион-Марсель длиной около 100 км, с вводом которого общая длина эксплуатируемого участка автомагистрали, идущей от Лиона в южном направлении, составила 226 км, что явилось в то время самым длинным непрерывным участком автомагистрали во Франции. В 1969 году должно быть закончено строительство еще 190 км автомагистралей, кроме того, строятся и проектируются другие магистрали. В Испании в октябре 1968 года должны были быть открыты для движения несколько коротких участков автомагистрали вокруг Мадрида.

Хотя в некоторых странах финансовые затруднения привели к отсрочке или сокращению строительства автомобильных дорог, рост объема перевозок автомобильным транспортом вынудил правительства некоторых стран увеличить расходы на строительство и усовершенствование автомобильных дорог. Таблица 12, в которой сведены полученные данные, касающиеся капиталовложений на дорожное строительство, показывает, что во всех перечисленных странах наблюдается тенденция к увеличению этих капиталовложений. Однако в результате повышения цен увеличение объема проводимых работ во многих странах было не столь значительно, как этого можно было бы ожидать, исходя из размеров дополнительных капиталовложений. Проводимые работы охватывают все виды усовершенствования существующих автомобильных дорог, а также постройку совершенно новых дорог. При этом большое внимание уделяется строительству дорог для объезда густонаселенных городских районов и строительству "кольцевых дорог" вокруг больших городов, примером чего служат внешний бульвар в Париже, строительство двух новых участков которого было закончено в 1968 году, и кольцевая дорога вокруг Милана, строительство западного участка которой, непосредственно связывающего несколько магистралей, было начато в 1968 году.

Внутренние водные пути

В таблице 17 сведены имеющиеся статистические данные, касающиеся сети внутренних водных путей. В основном изменения по сравнению с предыдущим годом были небольшие. Сокращение общей протяженности водных путей на 1 600 км во Франции вызвано закрытием 1 176 км водных путей, пригодных для прохода судов грузоподъемностью ниже 50 тонн, и 422 км, используемых только для сплава, которые прежде включались в статистические данные. В протяженности водных путей, используемых для обычного судоходства, изменений не произошло. В 1968 году не был открыт для судоходства ни один новый водный путь, поскольку работы, проводимые на сети внутренних водных путей, были направлены главным образом на усовершенствование существующих водных путей с целью обеспечения прохода по ним судов большей грузоподъемности, увеличения скоростей движения и продолжительности судоходства (круглосуточное судоходство). Например, во Франции в 1968 году закончились работы на водном пути Дюнкерк-Денен, целью которых являлось обеспечение прохода крупных судов. Этот водный путь длиной в 160 км состоит из ряда каналов небольшой пропускной способности, построенных много лет назад, которые в настоящее время расширяются и оборудуются современными устройствами. Этот путь обеспечивает непосредственное сообщение при большой пропускной способности между портом Дункерк и промышленными районами, расположенными на севере Франции, через Северный канал с Парижем и через реки Самбру и Шельду с сетью внутренних водных путей Бельгии. На канале Марна-Рейн у Аршвиллера закончено строительство судоподъемника, заменяющего 17 шлюзов. В Западной Германии закончено шлюзование реки Неккар до Плохингена; продолжались работы по углублению на 40 см судоходного канала на Рейне выше Санкт-Гоара и начались переговоры между правительствами Федеративной Республики Германии и Франции по вопросу об усовершенствовании водного пути по Рейну на участке между Страсбургом и Келем, на котором эта река служит границей между обеими странами. С 1 марта 1968 года водный путь Рейн-Майн-Дунай был продлен до Форхгейма за счет открытия нового судоходного канала длиной 32 км; в настоящее время быстрыми темпами продолжаются работы по постройке канала длиной 40 км от Форхгейма до Нюрнберга.

На Дунае основные работы ведутся в районе Железных Ворот. Эти работы, имеющие целью создание систем ирригации, улучшение условий судоходства и постройку гидроэлектростанций, выполняются совместно Румынией и Югославией. Предусмотрено строительство двух шлюзов и двух гидроэлектростанций на обоих берегах реки. Один шлюз был пущен в эксплуатацию в 1969 году, а строительство всего комплекса объектов будет закончено в 1971 году. По окончании строительства не только отпадет необходимость в специальной тяге составов барж вверх по течению, но и создадутся условия для круглосуточного судоходства.

В Соединенном Королевстве судоходство по водным путям с малым объемом коммерческого грузооборота и малой пропускной способностью в большинстве случаев прекращено. Общая протяженность водных путей в этой стране с 1967 по 1968 год сократилась с 1 262 км до 1 148 км; сокращение протяженности водных путей, регулярно используемых для грузовых перевозок, было еще более значительным (с 876 до 603 км). В Нидерландах общая протяженность водных путей снизилась на 196 км и составила к концу 1968 года 5 821 км; в основном сократилась протяженность водных путей, предназначенных для судов грузоподъемностью менее 250 тонн. В других странах, перечисленных в таблице 17, изменений в общей протяженности водных путей либо не произошло, либо они были очень незначительными.

Нефтетрубопроводы

Цифры, относящиеся к протяженности трубопроводов, приведены в статье 1 таблицы 29. Они свидетельствуют о некотором замедлении быстрого роста протяженности сети трубопроводов, который был характерен в последние годы для многих стран. Строительство многих трубопроводов было завершено. Только в Советском Союзе сохранились быстрые темпы строительства трубопроводов (1 000-2 000 км новых трубопроводов в год). Увеличение общей протяженности трубопроводов в Соединенном Королевстве вызвано главным образом окончанием строительства трубопровода длиной 394 км от Темзы (ниже Лондона) до Мерсисайда. Этот трубопровод попутно обслуживает вновь построенный центральный базисный склад для нефти в Кингсбери, недалеко от Бирмингема. К югу от этого пункта диаметр трубопровода составляет 14 дюймов, а к северу - 10 дюймов.

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Железные дороги

Имеющиеся данные приведены в таблице 7. Число тяговых единиц подвижного состава в течение года изменилось сравнительно мало, за исключением продолжающегося уменьшения числа паровозов в странах, где паровая тяга все еще занимает значительное место. Швейцарские федеральные железные дороги и британские железные дороги полностью отказались от использования паровой тяги. Статистических данных о численности тягового состава в СССР не представлено, однако о роли, которую играют различные виды тяги в этой стране, можно судить по тому факту, что в 1968 году 48,1% грузовых перевозок выполнялось тепловозной тягой и 46,3% - электровозной тягой. За год электровозный парк железных дорог СССР пополнился новыми электровозами общей мощностью 2,5 млн. л.с.; кроме этого, было поставлено 1 499 новых магистральных тепловозов, а также некоторое количество маневровых тепловозов мощностью от 750 до 1 500 л.с.

В таблице 7 впервые приводятся данные относительно количества и, в некоторых случаях, относительно общей мощности новых локомотивов, поступивших в эксплуатацию в течение года. Почти во всех странах, представивших данные, число новых электровозов и тепловозов сравнительно мало по отношению к общей численности локомотивного парка, поскольку на большинстве железных дорог широкое применение тепловозной тяги началось сравнительно недавно и лишь небольшое число тепловозов достигло предельного срока службы. В некоторой степени это относится также к электровозам, хотя электрическая тяга на некоторых железных дорогах применяется уже давно. В Швейцарии в значительном количестве начинают списываться электровозы. В Италии списывание электровозов связано с заменой старой системы электрификации на трехфазном токе на более современную итальянскую систему электрификации на постоянном токе напряжением 3 000 вольт. На британских железных дорогах поступило в эксплуатацию только четыре вновь закупленных тепловоза и 46 тепловозов, арендованных у фирм-изготовителей; существенное сокращение общей численности тяговых единиц всех видов объясняется изъятием из эксплуатации некоторых типов нестандартных локомотивов и списыванием некоторого количества устаревших моторных вагонов.

Статистические данные о численности парка пассажирских вагонов свидетельствуют о незначительных изменениях в этой области. Среди железных дорог, перечисленных в таблице 7, единственное существенное изменение относится к британским железным дорогам, на которых общий парк пассажирских вагонов уменьшился по сравнению с 1967 годом на 6%; уменьшение общей численности пассажирских мест было несколько меньшим. Численность парка пассажирских вагонов в СССР увеличилась примерно на 3 000 единиц.

Во многих странах списывание старых и устаревших вагонов и введение в эксплуатацию новых вагонов современной конструкции привело к улучшению стандартов комфортабельности, а также к повышению степени безопасности. На швейцарских федеральных железных дорогах последние вагоны с деревянными кузовами были изъяты из эксплуатации в 1968 году, а на германских федеральных железных дорогах списывание двух- и трехосных вагонов привело к увеличению доли тележечных вагонов с 68 до 70% от общей численности парка; все новые пассажирские вагоны на германских федеральных железных дорогах оборудованы дисковыми тормозами.

Имеющиеся данные свидетельствуют о том, что наибольший рост парка грузовых вагонов наблюдался в Советском Союзе, где отечественной промышленностью было поставлено железным дорогам СССР 48 000 вагонов. В число новых вагонов входят четырехосные крытые вагоны, четырех- и восьмиосные полувагоны и цистерны, изотермические вагоны и вагоны-ледники, а также специальные вагоны для перевозки цемента. Кроме того, некоторое количество вагонов было ввезено из-за границы. В Европе повсеместно изменение численности вагонного парка было незначительным, в большинстве стран имело место некоторое сокращение численности вагонного парка; снижение общей грузоподъемности вагонного парка было сравнительно небольшим. В некоторых случаях наблюдалось очень незначительное повышение общей грузоподъемности в результате продолжения практики замены вагонов малой грузоподъемности вагонами большой грузоподъемности.

Автомобильный транспорт

Общее положение в этой области в значительной мере аналогично положению, наблюдавшемуся в 1967 году.

Тенденция к сокращению численности мотоциклов, которая появилась в некоторых странах несколько лет назад, в 1968 году во многих странах, данные по которым приведены в таблице 13, усилилась. Исключение составляют главным образом страны, где число легковых автомобилей по отношению к общей численности населения незначительно (см. таблицу 13, статью 42), или страны с низким уровнем среднего дохода (данные о ВНП на душу населения см. в таблице 2).

Тенденция в отношении числа велосипедов с подвесным двигателем не совсем ясна, но, как следует из имеющихся неполных данных, число их остается стабильным или сокращается; только в Швейцарии число их продолжает расти примерно в том же темпе, как и в предыдущие годы.

Число легковых автомобилей во всех странах, по которым имеются данные (см. таблицу 13), продолжало расти, но темпы роста в 1968 году в основном были несколько ниже, чем в 1967 году. Фактический процент прироста по этому показателю за последние два года был следующим:

Процент увеличения числа легковых автомобилей

	1967	1968
Австрия	9,4	9,5
Бельгия	11,4	9,8
Венгрия	23,9	13,2
Восточная Германия	14,7	...
Греция	17,9	...
Дания	9,2	7,6
Западная Германия	6,9	6,1
Ирландия	6,2	7,0
Исландия	9,1	4,4
Испания	26,8	22,4
Италия	15,9	...
Кипр	6,5	...
Люксембург	8,1	7,1
Мальта	...	14,9
Нидерланды	14,8	15,9
Норвегия	10,3	8,8
Польша	14,7	12,9
Португалия	11,6	...
Соединенное Королевство	8,3	7,6
Турция	22,0	...
Финляндия	8,9	5,4
Франция	7,7	2,7
Чехословакия	14,3	6,8
Швейцария	6,6	8,3
Швеция	4,3	5,4
Югославия	40,5	23,6

В большинстве случаев этот процент прироста был выше темпов роста ВНП. Это иллюстрируется диаграммой I[7], в которой дается число легковых автомобилей, приходящееся на 1 млн. долл. США валового национального продукта в тех странах, по которым приведена информация ВНП в абсолютных цифрах (см. таблицу 2).

Число автобусов возросло почти во всех странах, причем в 1968 году темпы роста в основном были выше, чем в предыдущие годы. Частично это объясняется заменой городского трамвая и троллейбуса автобусным сообщением и, в меньшей степени, заменой автобусным сообщением пригородного железнодорожного транспорта. Однако в Соединенном Королевстве в 1968 году число автобусов после некоторого увеличения его в 1967 году несколько уменьшилось; вероятно, главной причиной этого было сокращение пассажирских перевозок городским транспортом, вызванное в значительной мере растущим использованием легковых автомобилей.

Число грузовых автомобилей в большинстве стран увеличилось. Особенно большой рост наблюдался в Чехословакии, где число грузовых автомобилей в течение года увеличилось вдвое. В остальных странах увеличение было сравнительно небольшим, оставаясь в большинстве случаев ниже 8%. Однако гораздо более значительный рост наблюдался в Мальте (10,4%), в Испании (12,9%) и в Швейцарии (10,7%).

В Швейцарии это объясняется главным образом введением в эксплуатацию большего числа автомобилей, используемых для перевозки как пассажиров, так и грузов (автомобилей типа "универсал" и т.д.) (см. примечание "b"по Швейцарии в таблице 13); число автомобилей этого типа возросло на 17,2%, тогда как число автомобилей, используемых только для перевозки грузов, увеличилось всего лишь на 3,6%.

Небольшое сокращение численности парка (1,4%) зарегистрировано в Финляндии и в Исландии, однако в последнем случае в результате существенного роста числа больших автомобилей (грузоподъемностью 7 тонн и выше), а также значительного увеличения количества трейлеров общая грузоподъемность всех грузовых автомобилей возросла на 1,7%.

Единственным примером значительного сокращения числа грузовых автомобилей является Соединенное Королевство, где общий парк грузовых автомобилей в 1968 году уменьшился по сравнению с предыдущим годом на 7,4%. Уменьшение числа автомобилей произошло в основном за счет автомобилей малой грузоподъемности (грузоподъемностью менее 3 тонн), поэтому в общей грузоподъемности автомобильного парка существенных изменений не произошло.

7/ См. стр. L-LI.

Внутренний водный транспорт

Статистические данные относительно численности, грузоподъемности и мощности судов внутреннего плавания приведены в таблице 18, а соответствующие данные о судах, введенных в эксплуатацию, приведены в таблице 19. Обычные выраженные в процентах данные о классификации судов по возрасту приведены в таблице 20. В большинстве стран наблюдается небольшое увеличение общей численности и общей грузоподъемности флота. Исключение составляют Западная Германия и Швейцария, где число списанных судов превышает число судов, поступивших в эксплуатацию в течение года. Уменьшение числа судов в Швейцарии происходило в основном за счет танкеров, что является несколько неожиданным ввиду роста перевозок нефти по Рейну; это вызвано продажей толкаемых наливных судов в другие страны.

В целом цифры отражают продолжающуюся тенденцию к использованию вместо буксировки метода толкания. В Польше все несамоходные суда, поступившие в эксплуатацию в течение 1968 года, представляли собой либо новые толкаемые баржи, либо переоборудованные баржи, первоначально предназначавшиеся для буксировки, и все буксирные суда представляли собой толкачи, переоборудованные из обычных буксирных судов. В большинстве других стран значительная часть судов, поступивших в эксплуатацию в течение года, предназначена для транспортировки методом толкания. Однако многие водные пути не приспособлены для такого метода судоходства. Поэтому все еще продолжают поступать в эксплуатацию суда обычного типа, в частности суда средней грузоподъемности. Однако использование буксирных судов обычного типа, транспортирующих составы барж, постепенно сокращается; в тех случаях, когда применение метода толкания невозможно, обычно для буксировки несамоходных барж принято использовать самоходные баржи.

В отношении возраста судов имели место незначительные изменения. Большинство стран, эксплуатирующих несамоходные баржи возрастом более 50 лет, списали небольшое число таких судов, но, как показывают цифры, приведенные в таблице 20, несамоходные баржи, построенные до 1920 года, все еще составляют значительный процент от общего флота. Этим объясняется то обстоятельство, что в некоторых западноевропейских странах обсуждается вопрос относительно субсидирования списывания судов. Статистические данные не полностью отражают истинное положение в области самоходных судов, поскольку суда классифицируются по году постройки корпуса; возможно, что некоторые суда были переделаны или были соответствующим образом переоборудованы баржи; такое переоборудование все еще имеет место; об этом свидетельствует то обстоятельство, что в 1968 году в ряде случаев общее количество самоходных барж в некоторых группах судов более раннего возраста несколько возросло.

Смешанные перевозки

Таблица 27, в которой приведены статистические данные о контейнерах, принадлежащих железным дорогам или допускаемых ими к перевозкам, не дает полного представления об этом типе транспортного оборудования для комбинированных перевозок, поскольку некоторые страны, в которых контейнеры применяются в большом количестве, например, такие, как СССР, вследствие отсутствия данных не представлены в таблице и поскольку цифры, приведенные в таблице, относятся лишь к контейнерам, которые являются собственностью железных дорог или которые допущены ими к перевозкам. Значительный и все увеличивающийся парк больших контейнеров (длиной от 6 м (20 футов), применяемых, в частности, в межконтинентальных перевозках, представлен в таблице только тем оборудованием, которое допущено к перевозкам железнодорожными управлениями. Это относится, в частности, к Италии и к Нидерландам, где, согласно сообщениям, с 1967 по 1968 год число контейнеров объемом более 3 $м^3$, допущенных железными дорогами к перевозкам, весьма существенно возросло. В 1968 году продолжал быстро увеличиваться объем международных и межконтинентальных перевозок, включающих морские перевозки, в частности объем перевозок по Северной Атлантике и объем перевозок между Великобританией и Европейским континентом, причем для этого вида перевозок строятся специальные контейнерные суда. В начале 1969 года только на североатлантических линиях эксплуатировалось 20 таких судов, общая вместимость которых составляла 13 700 контейнеров длиной 20 футов. В течение 1968 года британские железные дороги ввели в эксплуатацию на линии между Харуичем и Зебрюгге два специально построенных контейнерных судна ячеечного типа.

В 1968 году парк больших контейнеров, принадлежащих британским железным дорогам, используемых в перевозках типа "Freightliner", увеличился еще на 1 852 контейнера; уменьшение общего парка контейнеров, показанное в таблице 27, является следствием списывания 4 526 старых контейнеров, средняя вместимость которых значительно ниже средней вместимости контейнеров, используемых в перевозках типа "Freightliner". В этот же год филиал Национального общества французских железных дорог Compagnie Nouvelle des Caares увеличил свой парк контейнеров длиной 20 футов с 200 до 500 единиц; в 1969 году заказано еще 500 контейнеров.

Увеличение парка контейнеров вызывает необходимость в наличии дополнительных транспорных средств для их перевозки. Например, на британских железных дорогах введено в эксплуатацию 472 новых вагона, предназначенных для обращения в поездах типа "Freightliner", на германских федеральных железных дорогах введен новый тип платформы, предназначенный для перевозки контейнеров. Размещены также заказы на вагоны с пониженной высотой пола для транспортировки обычных грузовых автомобилей, включая автомобили с прицепами для перевозок типа "piggy-back". Расширилось применение поддонов, и к европейскому парку поддонов присоединились еще четыре железных дороги, после чего эта организация в общей сложности стала насчитывать 17 железнодорожных управлений.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

По общему количеству поездо-километров, приходящихся на 1 км длины линии, интенсивность использования железнодорожной сети в целом в 1968 году была большей, чем в 1967 году. Как показывает таблица 8, общее число пассажирских поездо-километров (статья 1) и грузовых поездо-километров (статья 5) в 1968 году было несколько выше, чем в 1967 году. Некоторое снижение количества поездо-километров (2,2%) наблюдалось во Франции, что явилось результатом забастовок в мае и июне; в Великобритании общее число поездо-километров снизилось на 9,3%, однако, поскольку это снижение сопровождалось сокращением протяженности сети на 5,7%, уменьшение интенсивности эксплуатационного использования оборудования составило всего лишь 4%.

Использование железнодорожной сети в грузовом движении в 1968 и в 1963 годах графически изображено на диаграмме II[8/], на основании которой можно заключить, что в большинстве стран интенсивность грузовых перевозок в 1968 году была выше, чем в 1963 году. По диаграмме также видно, что грузонапряженность в Советском Союзе была в несколько раз выше грузонапряженности в любой другой стране, причем следующие по величине грузонапряженности места занимают восточноевропейские страны с плановой экономикой. В Западной Европе наибольшая грузонапряженность наблюдалась на германских федеральных железных дорогах, от которых почти не отстают по грузонапряженности швейцарские федеральные железные дороги благодаря весьма высокой плотности транзитных перевозок и сравнительно небольшому числу второстепенных линий.

Сравнение в отношении использования тяговых единиц железнодорожного транспорта провести трудно вследствие изменений, происшедших в области используемого вида тяги (замена паровозной тяги электрической и тепловозной, растущее использование в пассажирских перевозках моторно-вагонного подвижного состава и т.д.). Можно только отметить, что, как правило, больший объем перевозок осваивался меньшим числом тяговых единиц; однако выводы в отношении производительности можно будет сделать лишь после учета относительной стоимости различных типов используемого оборудования.

Использование вагонов в основном улучшилось, что можно видеть по статье 14 (средний повагонный груз) и статье 16 (средний оборот вагона) таблицы 8. В 1968 году средний повагонный груз во всех странах, данные по которым включены в таблицу 8, был выше, чем в 1967 году; это увеличение было, как правило, больше, чем увеличение средней грузоподъемности вагона (статья 15). В отношении оборота вагона, на котором сказывается влияние сезонной неравномерности и неуравновешенности транспортных потоков, наблюдается менее существенное улучшение; во многих странах, представивших соответствующую информацию, в среднем в 1968 году наблюдалось улучшение по сравнению с 1967 годом, особенно это относится к Бельгии, где время оборота снизилось с 7,0 до 6,1 дня.

По неполным статистическим данным, приведенным в таблице 15, которые свидетельствуют о том, что в некоторых странах количество транспортное средство-километров заметно увеличилось, и по более полным статистическим данным, приведенным в таблице 13, свидетельствующим об увеличении числа почти всех категорий дорожных транспортных средств, можно судить, что в 1968 году сеть автомобильных дорог использовалась более интенсивно, чем в предыдущем году.

По-видимому, на использование автотранспортных средств отрицательное влияние оказала растущая в некоторых районах, особенно в городах и на некоторых автомагистралях, напряженность движения. Однако в отношении использования грузовых автомобилей, особенно автомобилей, используемых для перевозок на дальние расстояния, по-видимому, заметных изменений не произошло. В Швейцарии и Соединенном Королевстве в 1968 году наблюдалось небольшое увеличение длины пробега в км по сравнению с 1967 годом, причем в последнем случае это имело место, несмотря на некоторое уменьшение общего числа грузовых автомобилей. В Соединенном Королевстве число тонно-километров увеличилось в большей степени, чем число транспортное средство-километров; это объясняется в значительной мере тем, что число грузовых автомобилей грузоподъемностью более 10 тонн увеличилось на 12%, а также тем, что такие автомобили использовались главным образом в перевозках на дальние расстояния. Отмечаемый в Западной Германии факт, что в 1968 году объем перевозок увеличивался быстрее, чем число автомобилей, можно рассматривать как признак лучшего использования оборудования.

Выборочное исследование, проведенное во Франции в 1968 году, показало, что среднее число тонно-километров, приходящееся на 1 эксплуатируемый грузовой автомобиль, составило 58,9 тыс. по сравнению с 57,2 тыс. в 1967 году и 55,6 тыс. тонн в 1966 году; однако увеличение средней производительности автомобиля было вызвано, по-видимому, тем обстоятельством, что в 1968 году доля автомобилей большой грузоподъемности была несколько большей в общем парке автомобилей, поскольку среднее число тонно-километров на тонну грузоподъемности за тот же период несколько уменьшилось (с 13 330 в 1966 году до 13 200 в 1967 году и до 13 150 в 1968 году).

В 1968 году в большинстве стран использование сети внутренних водных путей улучшилось, а в некоторых странах достигло рекордного уровня. Средняя интенсивность перевозок, выраженная в тонно-километрах на 1 км водного пути, приведена в диаграмме II[8/], которая показывает, что с 1963 года эта интенсивность возросла весьма существенно. Очень высокая цифра в Западной Германии является следствием чрезвычайно большого объема перевозок по Рейну, где средняя грузонапряженность на участке между Рейнфельденом (начальный пункт судоходства) и Эммерихом, находящимся на границе с Нидерландами, составляла в 1968 году 49,3 млн. тонно-километров на 1 км водного пути. Сравнительно невысокая цифра в Советском Союзе, где существует ряд водных путей большой протяженности с высокой пропускной способностью, объясняется тем обстоятельством, что большая часть сети водных путей этой страны бывает закрыта для навигации в течение нескольких зимних месяцев.

Отдельные показатели, относящиеся к использованию флота, зарегистрированного в каждой стране, нельзя определить непосредственно из данных о грузовых перевозках, приведенных в таблице 21, и из данных о численности судов, приведенных в таблице 18, вследствие того, что суда в значительной степени эксплуатируются за пределами национальных границ каждой страны. Существенное увеличение грузооборота внутреннего водного транспорта, освоенного в 1968 году флотом, мало отличающимся по численности от уровня 1967 года, свидетельствует об общем улучшении использования судов. Это является следствием меньших затрат времени на ожидание погрузки, а также того обстоятельства, что уровень рек практически на протяжении всего года допускал загрузку судов на полную грузоподъемность; дальнейшее развитие судоходства методом толкания также позволило лучше использовать существующую грузоподъемность судов. Следующие примеры, взятые из статистических данных Западной Германии и Швейцарии, свидетельствуют о лучшем использовании судов. Производительность западногерманского флота, используемого на внутренних и международных линиях, возросла с 5 423 тонно-километров на 1 тонну грузоподъемности в 1963 году до 7 105 тонно-километров в 1967 году и

8/ См. стр. LII-LIII.

7 461 тонно-километр в 1968 году. В Швейцарии средняя загрузка судна, прибывающего в Базель, увеличилась с 583 тонн в 1967 году до 646 тонн в 1968 году, при этом коэффициент использования грузоподъемности возрос с 66,5% до 70,2%.

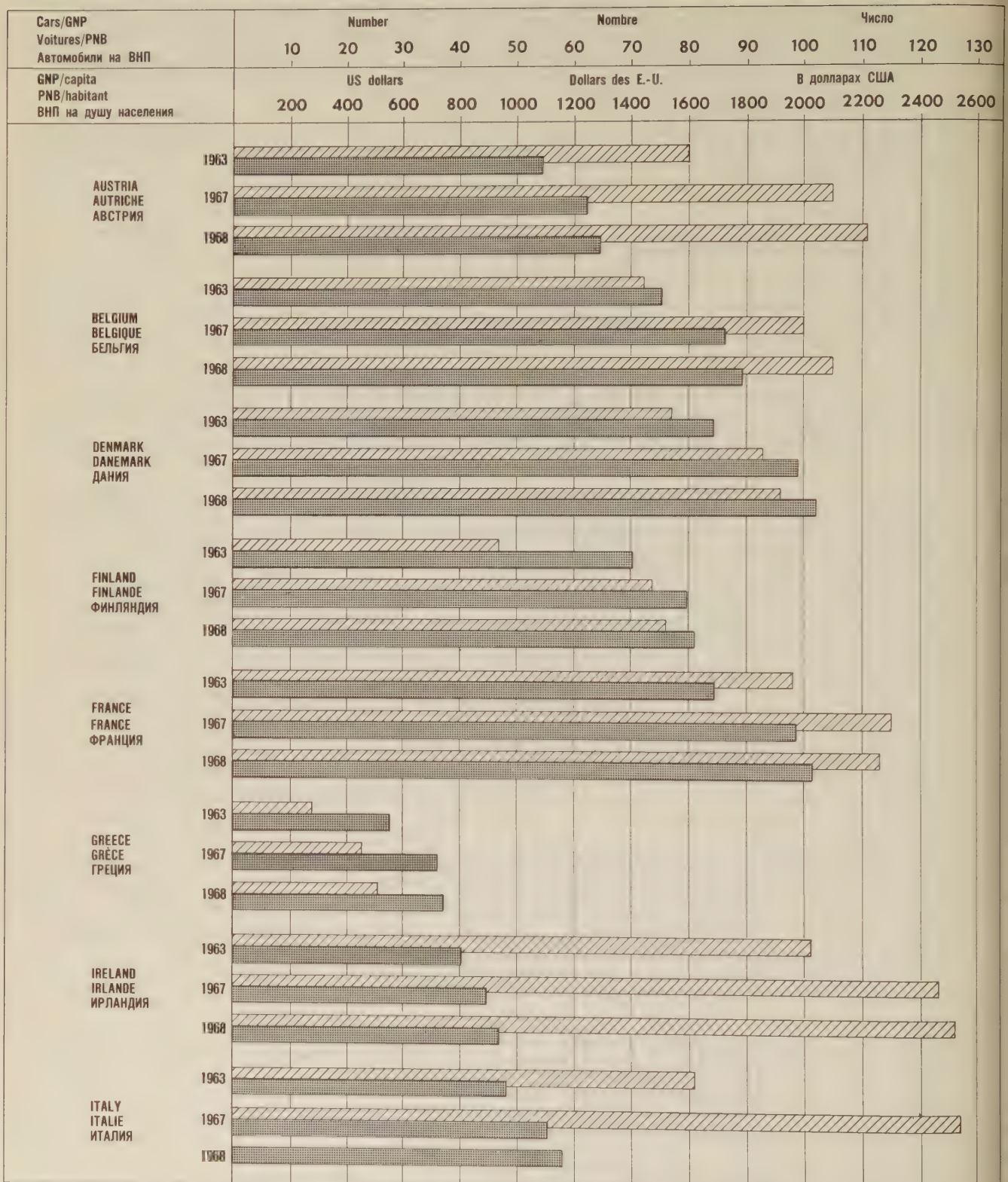
Как видно из цифр, относящихся к протяженности нефтепроводов и объему нефти, транспортируемой по нефтепроводам (см. таблицу 29), наблюдается общее увеличение интенсивности использования трубопроводного транспорта, что является отражением не только растущих потребностей в нефтепродуктах, но и того обстоятельства, что некоторые трубопроводы, строительство которых было закончено в 1967 году или в непосредственно предшествующие годы, начали действовать на полную мощность только в 1968 году.

CHART I **DIAGRAMME I** **ДИАГРАММА I**

Number of private cars per million US dollars of GNP at 1963 market prices and GNP per capita in US dollars

Nombre de voitures privées par millions de dollars des E.-U. du PNB aux prix de marché de 1963 et PNB par habitant en dollars des E.-U.

Число легковых автомобилей на миллион долларов США ВНП в рыночных ценах 1963 г. и ВНП на душу населения в долларах США



Number of private cars per million US dollars of GNP at 1963 market prices
Nombre de voitures privées par millions de dollars des E.-U., du PNB aux prix de marché de 1963
Число легковых автомобилей на миллион долларов США ВНП в рыночных ценах 1963 г.

Average GNP per capita in US dollars
PNB par habitant en dollars des E.-U.
ВНП на душу населения в долларах США

CHART I

DIAGRAMME I

ДИАГРАММА I

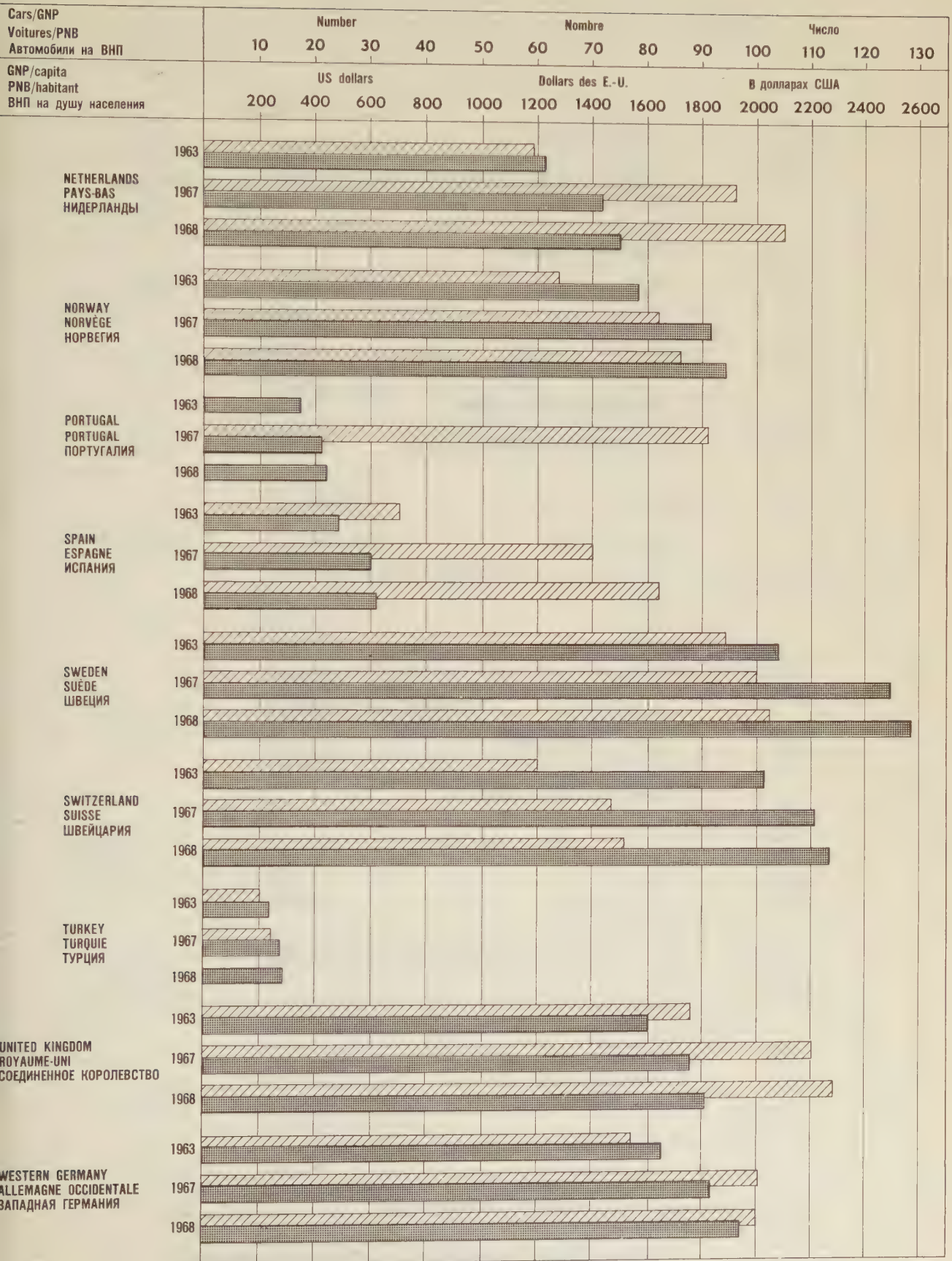


CHART II DIAGRAMME II ДИАГРАММА II

Average Transport density in 1963 and 1968:1000 ton-km per km of route
Densité moyenne de transport en 1963 et 1968:1000 tonnes-km par km de lignes
Средняя плотность перевозки в 1963 и 1968 гг.:1000 тонно-км на км пути

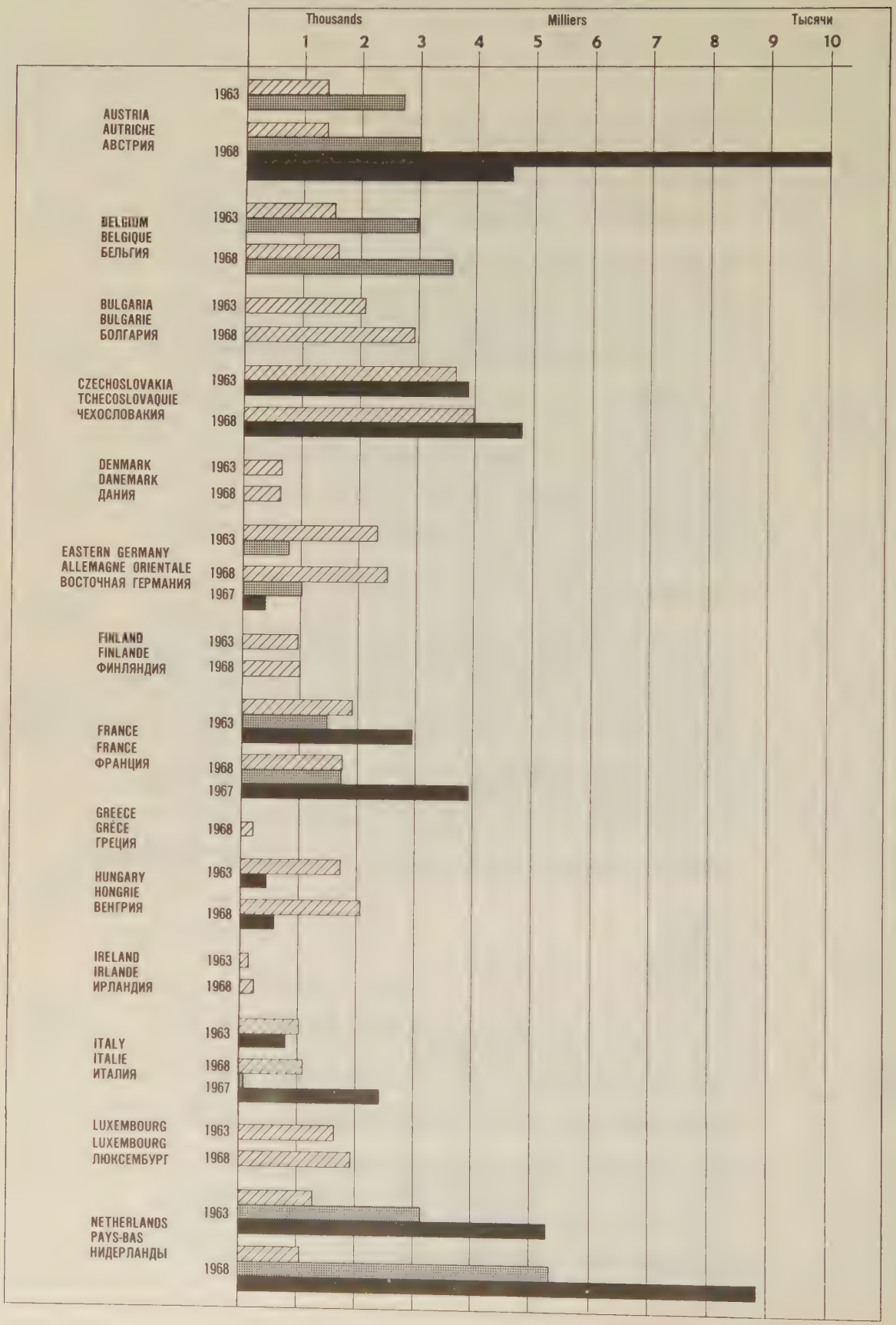
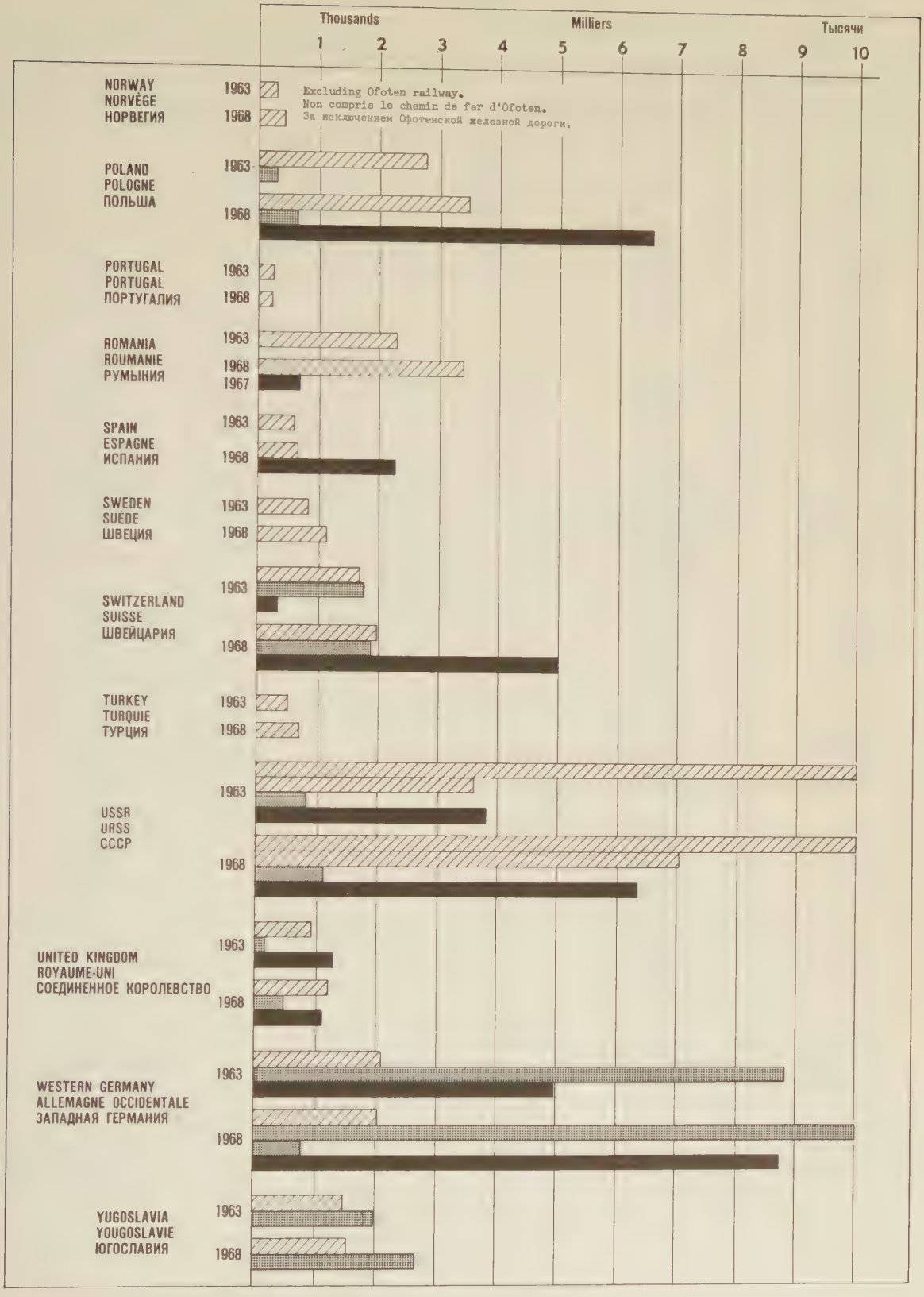


CHART II

DIAGRAMME II

ДИАГРАММА II



1000 ton-km per km of railway
1000 tonnes-km par km de chemin de fer
1000 тонно-км на км железной дороги

1000 ton-km per km of inland waterway
1000 tonnes-km par km de voie navigable intérieure
1000 тонно-км на км внутреннего водного пути

1000 ton-km per km of oil pipeline
1000 tonnes-km par km d'oléoduc
1000 тонно-км на км нефтетрубопровода

General statistics
Statistique générale
Общая статистика

1. Mid-year population and area of country [a]
1. Population au milieu de l'année et superficie du pays [a]
1. Среднегодовое население и площадь страны [a]

Country	Population 1963	Population 1967	Население 1968	Area Superficie Площадь km² км²	Pays	Страна
	1 000					
ALBANIA	1 762	1 965	2 019	28 748	ALBANIE	АЛБАНИЯ
AUSTRIA	7 172	7 323	7 349	83 849	AUTRICHE	АВСТРИЯ
BELGIUM	9 290	9 581	9 619	30 507	BELGIQUE	БЕЛЬГИЯ
BULGARIA	8 078	8 310	8 370	110 928	BULGARIE	БОЛГАРИЯ
CYPRUS	589	614	622	9 251	CHYPRE	КИПР
CZECHOSLOVAKIA	13 952	14 305	14 362	127 869	TCHECOSLOVAQUIE	ЧЕХОСЛОВАКИЯ
DENMARK	4 684	4 839	4 870	43 043	DANEMARK	ДАНИЯ
FINLAND	4 543	4 664	4 688	337 009	FINLANDE	ФИНЛЯНДИЯ
FRANCE	47 816	49 548	49 920	547 026	FRANCE	ФРАНЦИЯ
EASTERN GERMANY	16 093	16 001	16 002	107 896	ALLEMAGNE ORIENTALE	ВОСТОЧНАЯ ГЕРМАНИЯ
WESTERN GERMANY	55 430	57 699	58 015	247 975	ALLEMAGNE OCCIDENTALE	ЗАПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ
BERLIN (EAST)	1 062	1 081	1 082	403	BERLIN (EST)	БЕРЛИН (ВОСТОЧНЫЙ)
BERLIN (WEST)	2 177	2 173	2 150	481	BERLIN (OUEST)	БЕРЛИН (ЗАПАДНЫЙ)
GREECE	8 480	8 716	8 803	131 944	GRÈCE	ГРЕЦИЯ
HUNGARY	10 088	10 217	10 255	93 030	HONGRIE	ВЕНГРИЯ
ICELAND	185	199	200	103 000	ISLANDE	ИСЛАНДИЯ
IRELAND	2 850	2 899	2 910	70 280	IRLANDE	ИРЛАНДИЯ
ITALY	50 641	52 354	52 750	301 225	ITALIE	ИТАЛИЯ
LUXEMBOURG	324	335	336	2 586	LUXEMBOURG	ЛЮКСЕМБУРГ
MALTA	328	319	319	316	MALTE	МАЛЬТА
NETHERLANDS	11 967	12 598	12 743	33 612 [b]	PAYS-BAS	НИДЕРЛАНДЫ
NORWAY	3 667	3 785	3 819	324 219	NORVÈGE	НОРВЕГИЯ
POLAND	30 691	31 944	32 207	311 730	POLOGNE	ПОЛЬША
PORTUGAL	9 037	9 376	9 505	91 971	PORTUGAL	ПОРТУГАЛИЯ
ROMANIA	18 813	19 285	19 721	237 500	ROUMANIE	РУМЫНИЯ
SPAIN	31 077	32 140	32 411	507 748	ESPAGNE	ИСПАНИЯ
SWEDEN	7 604	7 868	7 912	449 793	SUEDE	ШВЕЦИЯ
SWITZERLAND	5 770	6 071	6 147	41 288	SUISSE	ШВЕЙЦАРИЯ
TURKEY	29 639	32 710	33 539	780 576	TURQUIE	ТУРЦИЯ
USSR	224 789	235 520	237 808	22 402 200	URSS	СССР
of which : BYELORUSSIAN S.S.R.	8 434	8 782	8 858	207 600	dont : R.S.S. de BIELORUSSIE	в том числе : БЕЛОРУССКАЯ ССР
of which : UKRAINIAN S.S.R.	44 350	46 200	46 600	601 000	dont : R.S.S. d'UKRAINE	в том числе : УКРАИНСКАЯ ССР
UNITED KINGDOM	53 678	54 979 r	55 283	244 030	ROYAUME-UNI	СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО
of which : GREAT BRITAIN	52 232	53 488 r	53 781	229 884	dont : GRANDE-BRETAGNE	в том числе : ВЕЛИКОБРИТАНИЯ
of which : NORTHERN IRELAND	1 446	1 491	1 502	14 146	dont : IRLANDE DU NORD	в том числе : СЕВЕРНАЯ ИРЛАНДИЯ
YUGOSLAVIA	19 065	19 949	20 186	255 804	YOUGOSLAVIE	ЮГОСЛАВИЯ
UNITED STATES	189 417	199 114	201 152	9 363 389	ÉTATS-UNIS	СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ

(a) Population figures are mid-year estimates, and figures of area include inland waters.
(b) Excluding approximately 7 280 km² of inland waters.

(a) Les chiffres relatifs à la population sont des estimations au milieu de l'année, et ceux de la superficie comprennent les eaux intérieures.
(b) Non compris environ 7 280 km² d'eaux intérieures.

(a) Данные о численности населения представляют собой оценку на середину года, а данные о площади стран включают внутренние воды.
(b) Не включены около 7 280 км² внутренних вод.

General statistics 2. Gross national product and indices of industrial production and imports

Statistique générale 2. Produit national brut et indices de la production industrielle et des importatio

Общая статистика 2. Валовой национальный продукт и индексы промышленного производства и импорта

Country	Pays	Страна	Code Шифр	GNP — PNB — ВНП			1963 = 100	
				1963	1967	1968	1967	1968
AUSTRIA	AUTRICHE	АВСТРИЯ	A	7 854	9 156	9 520	117	121
			B	1 095	1 250	1 295	114	118
			C	•	•	•	126	138
BELGIUM	BELGIQUE	БЕЛЬГИЯ	A	14 006	16 542	17 239	118	123
			B	1 508	1 727	1 792	115	119
			C(a)	•	•	•	127	143
BULGARIA(b)	BULGARIE(b)	БОЛГАРИЯ(b)	A	...	...	...	143	152
			B	...	...	...	139	146
			C	•	•	•	...	...
CZECHOSLOVAKIA(b)	TCHECOSLOVAQUIE(b)	ЧЕХОСЛОВАКИЯ(b)	A	...	...	...	123	132
			B	...	...	...	119	128
			C	•	•	•	...	...
DENMARK	DANEMARK	ДАНИЯ	A	7 907	9 587	9 955	121	126
			B	1 688	1 981	2 044	117	121
			C	•	•	•	133	...
EASTERN GERMANY(b)	ALLEMAGNE ORIENTALE(b)	ВОСТОЧНАЯ ГЕРМАНИЯ(b)	A	...	...	...	121	127
			B	...	...	...	122	128
			C	•	•	•	...	...
FINLAND	FINLANDE	ФИНЛЯНДИЯ	A	6 397	7 452	7 600	116	119
			B	1 408	1 598	1 621	113	115
			C	•	•	•	130	127
FRANCE	FRANCE	ФРАНЦИЯ	A	80 777	97 613	101 510	121	126
			B	1 689	1 970	2 033	117	120
			C	•	•	•	123	132
GREECE	GRÈCE	ГРЕЦИЯ	A	4 699	6 287	6 539	134	139
			B	554	721	743	130	134
			C	•	•	•	146	157
HUNGARY(b)	HONGRIE(b)	ВЕНГРИЯ(b)	A	...	...	...	125	131
			B	...	...	...	123	128
			C	•	•	•	...	...
IRELAND	IRLANDE	ИРЛАНДИЯ	A	2 304	2 585	2 711	112	118
			B	808	892	932	110	115
			C	•	•	•	126	143
ITALY	ITALIE	ИТАЛИЯ	A	48 512	57 844	60 852	119	125
			B	958	1 105	1 154	115	120
			C	•	•	•	126	133
NETHERLANDS	PAYS-BAS	НИДЕРЛАНДЫ	A	14 683	18 064	19 057	123	130
			B	1 227	1 434	1 495	117	122
			C	•	•	•	133	150
NORWAY	NORVÈGE	НОРВЕГИЯ	A	5 738	6 955	7 214	121	126
			B	1 565	1 838	1 889	117	121
			C	•	•	•	137	145
POLAND(b)	POLOGNE(b)	ПОЛЬША(b)	A	...	...	...	135	146
			B	...	...	...	130	139
			C	•	•	•	...	...
PORTUGAL	PORTUGAL	ПОРТУГАЛИЯ	A	3 087	3 941	4 165	128	135
			B	342	420	438	123	128
			C	•	•	•	151	162
ROMANIA(b)	ROUMANIE(b)	РУМЫНИЯ(b)	A	...	...	...	145	155
			B	...	...	...	142	148
			C	•	•	•	...	...

neral statistics — 2. Gross national product and indices of industrial production and imports
tistique générale — 2. Produit national brut et indices de la production industrielle et des importations
щая статистика — 2. Валовой национальный продукт и индексы промышленного производства и импорта

Country	Pays	Страна	Code Шифр	GNP — PNB — ВНП 1963	1967	1968	1963 = 100 1967	1968
N	ESPAGNE	ИСПАНИЯ	A(c)	15 015	19 078	19 975	127	133
			B(c)	483	594	616	123	128
			C	•	•	•	153	162
DEN	SUÈDE	ШВЕЦИЯ	A	16 542	19 603	20 288	119	123
			B	2 175	2 491	2 564	115	118
			C	•	•	•	127	137
TZERLAND	SUISSE	ШВЕЙЦАРИЯ	A	11 673	13 414	13 897	115	119
			B	2 023	2 210	2 261	109	112
			C	•	•	•	119	128
KEY	TURQUIE	ТУРЦИЯ	A	6 997	8 974	9 584	128	137
			B	236	274	286	116	121
			C	•	•	•	...	...
(b)	URSS (b)	СССР (b)	A	...	...	...	138	148
			B	...	...	...	131	140
			C	•	•	•	...	...
ED KINGDOM	ROYAUME-UNI		A	85 927	96 490	100 059	112	116
СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО			B	1 601	1 752	1 810	109	113
			C(d)	•	•	•	115	122
TERN GERMANY	ALLEMAGNE OCCIDENTALE		A	94 994	109 497	116 730	115	123
ЗАПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ			B	1 649	1 829	1 940	111	118
			C	•	•	•	118	134
SLAVIA (b)	YOUGOSLAVIE (b)	ЮГОСЛАВИЯ (b)	A	...	...	...	128	133
			B	...	...	...	122	125
			C	•	•	•	...	...
ED STATES	ÉTATS-UNIS		A	599 700	734 200	771 000	122	129
СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ			B	3 166	3 687	3 833	116	121
			C	•	•	•	129	137

anation of code :

GNP in million U.S.dollars at 1963 market prices and exchange rates.

GNP per habitant in U.S.dollars.

Indices of industrial production and imports.

Index of imports includes Luxembourg.

Data relate to the net material product. This differs from GNP in that it relates to the production of goods and production services only (i.e. services related directly to the production of goods such as repairs, goods transport and distribution). Other services personal services, banking and insurance, and transport of passengers) are excluded. Net material product also excludes allowances for the consumption of fixed capital (depreciation).

DP at factor cost.

ncluding construction.

Explication du code :

A = PNB (aux prix du marché et taux d'échange de 1963) en millions de dollars des E.-U.

B = PNB par habitant en dollars des E.-U.

C = Indices de la production industrielle et des importations.

(a) L'indice des importations comprend le Luxembourg.

(b) Les données se réfèrent au produit matériel net. Celui-ci, à la différence du produit national brut, comprend la production de biens et les services de production seulement (c'est-à-dire les services directement en rapport avec la production, tels que les réparations, le transport des marchandises et leur distribution). Les autres services (services personnels, banques et assurances, transport de personnes) ne sont pas compris. Le produit matériel net ne comprend pas non plus les provisions pour la consommation de capital fixe (dépréciation).

(c) PIB au coût des facteurs.

(d) Y compris la construction.

Объяснение шифра:

A = ВНП в миллионах долларах США (в рыночных ценах и при валютных курсах 1963 года).

B = ВНП на душу населения в долларах США.

C = Индексы промышленного производства и импорта.

(a) Индекс импорта включает Люксембург.

(b) Данные касаются чистого материального продукта. Чистый материальный продукт, в отличие от валового национального продукта, включает только производство товаров и производственные услуги (т.е. услуги, непосредственно связанные с производством товаров, как, например, ремонтные работы, транспортировка и распределение товаров). Другие услуги (личные услуги, банковские и страховые операции, перевозка пассажиров) исключаются. В чистый материальный продукт не включены также отчисления в фонд возмещения потребленных основных средств (износ основных фондов).

(c) ВВП в ценах производства.

(d) Включая строительство.

General statistics 3. Relative importance of the principal modes of inland freight transport [a]

Statistique générale 3. Importance relative des principaux modes de transport intérieur de marchandis

Общая статистика 3. Относительное значение главных видов внутреннего грузового транспорта [

Code Шифр	Rail [b] — Железные дороги [b]			Road — Route — Дороги			IWT — Voies navigables Внутренние водные пути			Oil pipelines Oléoducs Нефтетрубопроводы		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
	Percentages — Pourcentages — В процентах											
	BULGARIA — BULGARIE — БОЛГАРИЯ											
A	16.4	14.0	...	81.6	84.0	...	2.0(c)*	2.0(c)*	...	-	-	...
B	68.8	65.5	...	25.2	28.5	...	6.0(c)*	6.0(c)*	...	-	-	...
	CZECHOSLOVAKIA — TCHECOSLOVAQUIE — ЧЕХОСЛОВАКИЯ											
A	28.8	25.2	24.7	70.0	73.3	73.8	0.6(c)	0.5(c)	0.5(c)	0.6	1.0	1.0
B	82.3	78.6	77.2	10.8	11.7	12.7	3.7(c)	3.3(c)	3.4(c)	3.2	6.4	6.7
	EASTERN GERMANY — ALLEMAGNE ORIENTALE — ВОСТОЧНАЯ ГЕРМАНИЯ											
	TOTAL — ENSEMBLE — ВСЕГО											
A	44.1	39.3	...	54.0	57.8	...	1.9(c)	2.1(c)	...	-	0.8	...
B	82.1	77.9	...	13.5	16.5	...	4.4(c)	5.2(c)	...	-	0.4	...
	Excluding short-distance road transport Sans les transports routiers à courte distance Исключая автомобильные перевозки на короткое расстояние											
A	92.8	88.7	...	3.3	4.6	...	3.9(c)	4.8(c)	...	-	1.9	...
B	91.3	88.3	...	3.9	5.4	...	4.8(c)	5.9(c)	...	-	0.4	...
	FRANCE — FRANCE — ФРАНЦИЯ											
	TOTAL — ENSEMBLE — ВСЕГО											
A	17.9	13.8	...	73.7	76.3	...	5.8	5.9	...	2.6	4.0	...
B	54.5	45.4	...	32.1	38.7	...	9.9	9.3	...	3.5	6.6	...
	Excluding short-distance road transport Sans les transports routiers à courte distance Исключая автомобильные перевозки на короткое расстояние											
A	46.1	35.0	...	32.5	39.8	...	14.8	14.9	...	6.6	10.3	...
B	59.5	49.6	...	26.0	33.0	...	10.7	10.2	...	3.8	7.2	...
	HUNGARY — HONGRIE — ВЕНГРИЯ											
A	...	...	29.9	...	...	64.4	...	...	4.6*	...	...	1.1
	NETHERLANDS — PAYS-BAS — НИДЕРЛАНДЫ											
A	7.7	4.7	4.4	53.6	52.5[F]	52.1	36.8	40.1[F]	40.6	1.9	2.7	2.9
B	12.6	7.5	6.9	23.0	22.9	23.0	60.8	64.5	64.2	3.6	5.1	5.9
	NORWAY — NORVÈGE — НОРВЕГИЯ											
	Including Ofoten railway Y compris le chemin de fer d'Ofoten Включая Офотенскую железную дорогу											
A	12.3	12.4	...	87.7	87.6	...	-	-	-	-	-	-
B	46.0	41.7	...	54.0	58.3	...	-	-	-	-	-	-
	Excluding Ofoten railway Non compris le chemin de fer d'Ofoten Исключая Офотенскую железную дорогу											
A	3.9	4.6	...	96.1	95.4	...	-	-	-	-	-	-
B	37.2	33.7	...	62.8	66.3	...	-	-	-	-	-	-

General statistics — 3. Relative importance of the principal modes of inland freight transport [a]

Statistique générale — 3. Importance relative des principaux modes de transport intérieur de marchandises [a]

Общая статистика — 3. Относительное значение главных видов внутреннего грузового транспорта [a]

Code Шифр	Rail [b] — Железные дороги [b]			Road — Route — Дороги			IWT — Voies navigables Внутренние водные пути			Oil pipelines Oléoducs Нефтетрубопроводы		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
	Percentages — Pourcentages — В процентах											
	POLOGNE			POLAND					ПОЛЬША			
A	65.5	56.2	53.8	33.8	41.5	43.6	0.7	1.0	0.9	-	1.3	1.7
B	94.9	88.7	86.8	3.9	5.3	5.8	1.1	1.7	1.9	-	4.4	5.5
	ROMANIA			ROUMANIE					РУМЫНИЯ			
A	44.8	40.8	...	50.7	55.6	...	1.2 [c]	1.1 [c]	...	3.3	2.6	...
B	86.6	86.7	...	6.2	7.9	...	3.7 [c]	2.7 [c]	...	3.5	2.7	...
	USSR			URSS					СССР			
A	18.0	17.2	16.8	78.5	79.0	79.3	2.0	2.0	2.0	1.5	1.8	1.9
B	84.3	81.3	80.3	5.8	6.4	6.6	5.5	5.4	5.5	4.4	6.9	7.6
	UNITED KINGDOM [d]			ROYAUME-UNI [d]					СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО [d]			
A	15.1	...	...	83.4	...	...	0.6	...	...	0.9	...	...
B	30.2	...	...	68.4	...	...	0.3	...	...	1.1	...	...
	WESTERN GERMANY			ALLEMAGNE OCCIDENTALE					ЗАПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ			
	Excluding short-distance road transport Sans les transports routiers à courte distance Исключая автомобильные перевозки на короткое расстояние											
A	51.4	41.9	41.6	18.0	19.5	19.2	26.3	30.4	30.4	4.3	8.2	8.8
B	46.9	38.7	37.9	20.5	23.2	23.2	29.0	31.3	30.3	3.6	6.8	8.6
	YUGOSLAVIA			YOUGOSLAVIE					ЮГОСЛАВИЯ			
A	27.6	12.6	12.0	68.2	84.6	84.8	4.2	2.8	3.2	-	-	-
B	69.2	47.4	45.6	16.8	39.1	39.6	14.0	13.5	14.8	-	-	-

Explanation of code :

A = Goods carried.
B = Ton-kilometres.

(a) The above percentages have been derived from the figures of tons and ton-km reproduced in tables 8, 15, 21 and 29. The qualifications given in footnotes in those tables apply equally to the percentages shown above. Where appropriate data did not appear in these tables, the percentages have been estimated. Because of differences in the methods of compilation of the basic statistics of the various modes of inland transport, and of the fact that the original statistics of road transport are in many cases, particularly where transport on own account is involved, based on estimates made in the country concerned, the figures in this table must be regarded merely as orders of magnitude. Moreover, in respect of some countries, the share of road transport in total tons carried may be slightly overstated because of double counting where the same consignments are carried successively by different operators. Finally, ton-km have been given the same value for all modes of transport.

In certain countries, coastal shipping plays an important part in the inland transport of the country. Such countries include Denmark, Greece, Italy, Norway and the United Kingdom.

(b) Main-line system of each country only.

(c) Transport by national shipping undertakings at home and abroad.

(d) Great Britain.

Explication du code :

A = Marchandises transportées.
B = Tonnes-kilomètres.

(a) Les pourcentages ci-dessus sont calculés à partir des chiffres en tonnes et tonnes-km des tableaux 8, 15, 21 et 29. Les remarques au bas de ces tableaux s'appliquent donc aussi aux pourcentages ci-dessus. En raison des différences qui existent entre les méthodes de compilation des statistiques de base des divers modes de transports intérieurs et du fait que les statistiques originales des transports routiers sont, dans de nombreux cas, basées sur des estimations faites par les pays en question, particulièrement en ce qui concerne les transports pour compte propre, les chiffres de ce tableau ne doivent être considérés que comme des ordres de grandeur. De plus, pour certains pays, la part des transports routiers dans le total des tonnes transportées est légèrement surestimée car les chargements transportés successivement par différentes entreprises sont comptés plusieurs fois. Enfin, on a attribué à la tonne-km la même valeur pour tous les modes de transport.

En certains pays, le cabotage a une part importante dans les transports intérieurs nationaux. Parmi eux, on peut citer le Danemark, la Grèce, l'Italie, la Norvège et le Royaume-Uni.

(b) Réseau principal de chaque pays seulement.

(c) Transports par les entreprises nationales de navigation à l'intérieur du pays et à l'étranger.

(d) Grande Bretagne.

Объяснение шифра:

А = Перевезенные грузы.
В = Тонно-километры.

(а) Вышеуказанные процентные показатели, получены на основе данных в тоннах и тонно-километрах, приведенных в таблицах 8, 15, 21 и 29. Указания, приведенные в примечаниях к этим таблицам, в равной степени относятся к вышеуказанным процентным показателям. В тех случаях, когда в этих таблицах отсутствуют соответствующие данные, процентные показатели составлены на основе оценочных данных. В связи с различными методами составления основных статистических данных по разным видам внутреннего транспорта, а также ввиду того, что первоначальные статистические данные по автомобильному транспорту во многих случаях, в частности при учете перевозок за собственный счет, составлены на основе оценочных данных, полученных в заинтересованной стране, данные приведенные в этой таблице, должны рассматриваться лишь как порядок величин. Кроме того, в отношении некоторых стран доля автомобильных перевозок в общем объеме перевезенных грузов, вероятно, несколько завышена в связи с тем, что один и те же грузы, перевозимые последовательно различными транспортными предприятиями, учитываются несколько раз. И, наконец, показателям в тонно-километрах было придано одинаковое значение для всех видов транспорта.

В некоторых странах каботажные перевозки играют важную роль во внутреннем транспорте страны. К числу этих стран относятся: Греция, Дания, Италия, Норвегия и Соединенное Королевство.

(b) Только главная сеть каждой страны.

(c) Перевозки национальных предприятий судоходства в стране и за границей.

(d) Великобритания.

General statistics
Statistique générale
Общая статистика

4. International goods transport by various modes of transport [1]
4. Transport international de marchandises selon le mode de transport [1]
4. Международные грузовые перевозки по всем видам транспорта [1]

Country / Pays / Страна	Mode of transport	Including transit / Y compris le transit / Включая транзитные			Excluding transit / Non compris le transit / За исключением транзитных			Mode de transport	Вид транспорта
		1963	1967	1968	1963	1967	1968		
		1 000 t — 1000 т							
AUSTRIA / AUTRICHE / АВСТРИЯ	**Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays —**							Грузы ввезенные в страну	
	Total	22 950[a]	25 342[a]	28 298[a]	15 085[a]	16 022[a]	18 559[a]	Ensemble	Всего
	Rail	16 334	15 749	16 299	10 231	9 833	10 344	Rail	Жел. дорожным
	Road	2 408	4 783	5 628	1 467	2 469	2 924	Route	Дорожным
	IWT	4 201	4 803	6 167	3 382	3 713	5 087	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	-	-	-	-	-	-	Mer	Морским
	Air	2	3	10	2	3	4	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays —							Грузы вывезенные из страны	
	Total	14 644[a]	17 195[a]	18 045[a]	6 779[a]	7 875[a]	8 306[a]	Ensemble	Всего
	Rail	10 048	9 492	9 737	3 983	3 598	3 837	Rail	Жел. дорожным
	Road	2 788	5 511	5 776	1 808	3 174	3 017	Route	Дорожным
	IWT	1 805	2 187	2 527	986	1 098	1 447	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	-	-	-	-	-	-	Mer	Морским
	Air	1	3	9	1	3	4	Air	Воздушным
BELGIUM / BELGIQUE / БЕЛЬГИЯ	**Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays —**							Грузы ввезенные в страну	
	Total	98 144[b]	121 949[b]	...	88 514[b]	110 885[b]	...	Ensemble	Всего
	Rail	24 853	20 153	...	19 591	16 662	...	Rail	Жел. дорожным
	Road	7 003	11 573	...	5 780	8 829	...	Route	Дорожным
	IWT	21 388	34 522	...	18 241	29 692	...	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	35 628	44 956	...	35 628	44 956	...	Mer	Морским
	Air	11	16	...	11	16	...	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays —							Грузы вывезенные из страны	
	Total	60 860[b]	74 441[b]	...	51 229[b]	63 376[b]	...	Ensemble	Всего
	Rail	14 445	11 468	...	9 183	7 977	...	Rail	Жел. дорожным
	Road	8 586	15 305	...	7 363	12 562	...	Route	Дорожным
	IWT	20 172	25 677	...	17 026	20 848	...	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	16 806	21 775	...	16 806	21 775	...	Mer	Морским
	Air	30	65	...	30	65	...	Air	Воздушным
CZECHOSLOVAKIA / TCHECOSLOVAQUIE / ЧЕХОСЛОВАКИЯ	**Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays —**							Грузы ввезенные в страну	
	Total	...	...	...	...	...	...	Ensemble	Всего
	Rail	...	30 313	40 937	...	19 756	21 852	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	103	...	...	103	...	Route	Дорожным
	IWT	...	1 147	...	...	1 147	...	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	...	...	Mer	Морским
	Air	...	2*	...	...	2*	...	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays —							Грузы вывезенные из страны	
	Total	...	...	...	...	...	...	Ensemble	Всего
	Rail	...	24 377	24 595	...	13 820	13 970	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	142	...	...	142	...	Route	Дорожным
	IWT	...	1 177	...	...	1 177	...	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	...	...	Mer	Морским
	Air	...	2*	...	...	2*	...	Air	Воздушным
DENMARK / DANEMARK / ДАНИЯ	**Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays —**							Грузы ввезенные в страну	
	Total	...	...	...	21 943	27 490	28 987	Ensemble	Всего
	Rail	...	...	...	1 377	1 494	1 441	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	642	1 377	1 422	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	3	4	4	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	...	...	...	19 917	24 609	26 112	Mer	Морским
	Air	...	...	...	4	6	8	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays —							Грузы вывезенные из страны	
	Total	...	...	...	7 573	8 313	8 793	Ensemble	Всего
	Rail	...	...	...	1 046	589	674	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	2 211	2 748	2 715	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	2	2	2	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	...	...	...	4 312	4 970	5 395	Mer	Морским
	Air	...	...	...	2	4	7	Air	Воздушным

(1) International goods transport by commodity groups, see table 30.

For notes see page 10.

(1) Voir au tableau 30 le transport international par catégorie de marchandises.

Voir renvois à la page 10.

(1) Международный грузовой транспорт по категориям грузов, см. таблицу 30.

См. примечания на стр. 10.

General statistics
Statistique générale
Общая статистика

4. International goods transport by various modes of transport [1]
4. Transport international de marchandises selon le mode de transport [1]
4. Международные грузовые перевозки по всем видам транспорта [1]

Country Pays Страна	Mode of transport	Including transit Y compris le transit Включая транзитные			Excluding transit Non compris le transit За исключением транзитных			Mode de transport	Вид транспорта
		1963	1967	1968	1963	1967	1968		
		1 000 t — 1000 т							
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays —							Грузы ввезенные в страну	
	Total	...	...	...	...	18 005[b][c]	...	Ensemble	Всего
	Rail	...	...	...	...	3 402	...	Rail	Жел. дорожным
FINLAND	Road	...	...	...	...	119	...	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	-	...	Voies navig.	Внут. водным
FINLANDE	Sea	...	...	...	...	14 478[b][c]	...	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	6	...	Air	Воздушным
ФИНЛЯНДИЯ	**Goods left the country — Marchandises sorties du pays —**							Грузы вывезенные из страны	
	Total	...	...	...	...	10 406[b][c]	...	Ensemble	Всего
	Rail	...	...	...	...	738	...	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	163	...	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	-	...	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	9 504[b][c]	...	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	1	...	Air	Воздушным
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays —							Грузы ввезенные в страну	
	Total	...	...	156 372	108 677	150 328	151 646	Ensemble	Всего
	Rail	...	...	19 984	19 848	15 269	16 121	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	14 003	5 656	11 225	13 197	Route	Дорожным
	IWT	...	...	11 993	8 205	11 295	11 936	Voies navig.	Внут. водным
FRANCE	Sea	...	...	-	74 924	112 489	110 338	Mer	Морским
	Air	...	...	-	43	50	54	Air	Воздушным
ФРАНЦИЯ	**Goods left the country — Marchandises sorties du pays —**							Грузы вывезенные из страны	
	Total	...	...	93 764	68 581	82 551	89 038	Ensemble	Всего
	Rail	...	...	31 114	33 362	26 970	27 251	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	19 183	7 835	15 962	18 377	Route	Дорожным
	IWT	...	...	20 153	8 290	18 088	20 096	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	...	...	-	18 765	21 476	23 255	Mer	Морским
	Air	...	...	-	329	55	59	Air	Воздушным
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays —							Грузы ввезенные в страну	
	Total	...	...	...	...	8 892	9 073	Ensemble	Всего
	Rail	...	...	...	...	250	363	Rail	Жел. дорожным
GREECE	Road	...	...	...	...	70	75	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	-	-	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	8 570	8 631	Mer	Морским
GRÈCE	Air	...	...	...	...	3	4	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays —							Грузы вывезенные из страны	
	Total	...	...	...	...	3 954	4 015	Ensemble	Всего
ГРЕЦИЯ	Rail	...	...	...	...	200	192	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	93	89	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	-	-	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	3 659	3 732	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	1	2	Air	Воздушным
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays —							Грузы ввезенные в страну	
	Total	...	28 777[d]	27 600	...	18 121[d]	16 408	Ensemble	Всего
	Rail	...	25 252	26 186	...	14 749	15 429	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	124	147	...	124	138	Route	Дорожным
HUNGARY	IWT	...	1 053[e]	933[e]	...	900	813	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	...	-	333[e]	...	-	27	Mer	Морским
HONGRIE	Air	...	2	1	...	2	1	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays —							Грузы вывезенные из страны	
	Total	...	16 726	16 555	...	6 070	5 760	Ensemble	Всего
ВЕНГРИЯ	Rail	...	15 634	15 273	...	5 131	4 913	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	139	152	...	139	143	Route	Дорожным
	IWT	...	948[e]	702[e]	...	795	582	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	...	-	424[e]	...	-	118	Mer	Морским
	Air	...	5	4	...	5	4	Air	Воздушным

(1) International goods transport by commodity groups, see table 30.

For notes see page 10.

(1) Voir au tableau 30 le transport international par catégorie de marchandises.

Voir renvois à la page 10.

(1) Международный грузовой транспорт по категориям грузов, см. таблицу 30.

См. примечания на стр. 10.

General statistics
Statistique générale
Общая статистика

4. International goods transport by various modes of transport [1]
4. Transport international de marchandises selon le mode de transport [1]
4. Международные грузовые перевозки по всем видам транспорта [1]

Country / Pays / Страна	Mode of transport	Including transit / Y compris le transit / Включая транзитные			Excluding transit / Non compris le transit / За исключением транзитных			Mode de transport	Вид транспорта
		1963	1967	1968	1963	1967	1968		
		1 000 t — 1000 т							
NETHERLANDS / PAYS-BAS / НИДЕРЛАНДЫ	**Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays —**							Грузы ввезенные в страну	
	Total	158 818 (d)	215 554 (d)	245 922 (d)	138 806 (d)	188 514 (d)	215 878 (d)	Ensemble	Всего
	Rail	6 657	6 187	6 715	5 911	5 795	6 213	Rail	Жел. дорожным
	Road	8 348	13 604	15 870	7 115	11 891	13 805	Route	Дорожным
	IWT	39 809	64 476	71 677	22 160	39 977	44 883	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	103 984	131 080	151 477	103 599	130 644	150 794	Mer	Морским
	Air	15	22	28	15	22	28	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays —							Грузы вывезенные из страны	
	Total	119 076 (d)	157 743 (d)	178 237 (d)	99 064 (d)	130 703 (d)	148 192 (d)	Ensemble	Всего
	Rail	7 860	5 202	6 623	7 114	4 810	6 121	Rail	Жел. дорожным
	Road	9 795	12 616	14 664	8 563	10 903	12 599	Route	Дорожным
	IWT	66 399	86 485	97 914	49 019	62 757	71 846	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	27 127	39 146	41 834	26 475	37 939	40 424	Mer	Морским
	Air	16	27	31	16	27	31	Air	Воздушным
NORWAY / NORVÈGE / НОРВЕГИЯ	**Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays —**							Грузы ввезенные в страну	
	Total	...	35 319 (b)(c)	41 653 (b)(c)	...	17 972 (b)(c)	20 315 (b)(c)	Ensemble	Всего
	Rail	...	18 421 (f)	22 552 (f)	...	1 074	1 214	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	1 099	1 325	...	1 099	1 325	Route	Дорожным
	IWT	...	-	-	...	-	-	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	...	15 766	17 746	...	15 766	17 746	Mer	Морским
	Air	...	16	18	...	16	18	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays —							Грузы вывезенные из страны	
	Total	...	30 717 (b)(c)	37 254 (b)(c)	...	13 597 (b)(c)	15 733 (b)(c)	Ensemble	Всего
	Rail	...	328	359	...	328	359	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	355	453	...	355	453	Route	Дорожным
	IWT	...	-	-	...	-	-	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	...	30 030 (f)	36 408 (f)	...	12 910	14 917	Mer	Морским
	Air	...	2	4	...	2	4	Air	Воздушным
POLAND / POLOGNE / ПОЛЬША	**Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays —**							Грузы ввезенные в страну	
	Total	...	46 058	48 053	...	28 905	31 677	Ensemble	Всего
	Rail	40 628	41 172	43 148	21 700	25 803	27 899	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	25 (g)	30 (g)	...	18 (g)	26 (g)	Route	Дорожным
	IWT	136	286	340	20	80	93	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	2 634	4 574	4 534	2 097	3 723	3 658	Mer	Морским
	Air	0	1	1	...	1	1	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays —							Грузы вывезенные из страны	
	Total	...	59 537	63 835	...	42 761	47 789	Ensemble	Всего
	Rail	43 436	51 937	55 000	24 509	35 847	39 752	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	84 (g)	90 (g)	...	78 (g)	86 (g)	Route	Дорожным
	IWT	234	347	434	118	141	187	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	4 041	7 168	8 309	3 683	6 694	7 763	Mer	Морским
	Air	0	1	1	...	1	1	Air	Воздушным
SPAIN / ESPAGNE / ИСПАНИЯ	**Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays —**							Грузы ввезенные в страну	
	Total	...	...	...	...	37 532	44 876	Ensemble	Всего
	Rail	...	...	...	...	1 444	2 035	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...			Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	-	-	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	36 080	42 834	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	8	7	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays —							Грузы вывезенные из страны	
	Total	...	...	...	...	11 355	15 342	Ensemble	Всего
	Rail	...	...	...	...	1 482	1 669	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...			Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	-	-	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	9 864	13 657	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	10	16	Air	Воздушным

(1) International goods transport by commodity groups, see table 30.

For notes see page 10.

(1) Voir au tableau 30 le transport international par catégorie de marchandises.

Voir renvois à la page 10.

(1) Международный грузовой транспорт по категориям грузов, см. таблицу 30

См. примечания на стр. 10.

General statistics
Statistique générale
Общая статистика

4. International goods transport by various modes of transport [1]
4. Transport international de marchandises selon le mode de transport [1]
4. Международные грузовые перевозки по всем видам транспорта [1]

Country / Pays / Страна	Mode of transport	Including transit / Y compris le transit / Включая транзитные			Excluding transit / Non compris le transit / За исключением транзитных			Mode de transport	Вид транспорта
		1963	1967	1968	1963	1967	1968		
		1 000 t — 1000 т							
SWEDEN / SUÈDE / ШВЕЦИЯ	**Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays —**							Грузы ввезенные в страну	
	Total	...	...	...	...	36 581 (b)(c)	91 462 (b)(c)	Ensemble	Всего
	Rail	...	...	...	...	1 347	1 532	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	1 236	1 410	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	-(c)	-(c)	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	33 909	38 498	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	13	17	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays —							Грузы вывезенные из страны	
	Total	...	...	...	...	41 642 (b)(c)	49 591 (b)(c)	Ensemble	Всего
	Rail	...	...	...	...	19 534	23 964	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	1 827	2 101	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	-(c)	-(c)	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	20 205	23 463	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	6	7	Air	Воздушным
SWITZERLAND / SUISSE / ШВЕЙЦАРИЯ	**Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays —**							Грузы ввезенные в страну	
	Total	30 483 (d)	...	42 465 (d)(h)	23 498 (d)	25 944 (d)	25 782 (d)(h)	Ensemble	Всего
	Rail	19 816	...	18 303	13 461	12 504	8 633	Rail	Жел. дорожным
	Road	2 195	...	6 120	2 102	2 757	5 965	Route	Дорожным
	IWT	8 133	...	6 571	7 076	6 739	6 571	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	-	...	-	-	-	-	Mer	Морским
	Air	9	...	21	9	17	21	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays —							Грузы вывезенные из страны	
	Total	9 326	...	19 379 (d)(h)	1 897	2 360	2 696 (h)	Ensemble	Всего
	Rail	8 663	...	11 332	1 349	1 727	1 662	Rail	Жел. дорожным
	Road	340	...	1 033	324	439	878	Route	Дорожным
	IWT	317	...	141	217	182	141	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	-	...	-	-	-	-	Mer	Морским
	Air	6	...	15	7	12	15	Air	Воздушным
WESTERN GERMANY / ALLEMAGNE OCC. / ЗАП. ГЕРМАНИЯ	**Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays —**							Грузы ввезенные в страну	
	Total	160 965	191 632	...	145 556	171 723	...	Ensemble	Всего
	Rail	28 784	26 068	...	24 351	21 025	...	Rail	Жел. дорожным
	Road	13 405	19 016	...	12 490	17 297	...	Route	Дорожным
	IWT	50 578	70 119	...	43 957	59 905	...	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	68 140	76 325	...	64 724	73 432	...	Mer	Морским
	Air	58	104	...	35	63	...	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays —							Грузы вывезенные из страны	
	Total	93 394	122 131	...	77 985	102 221	...	Ensemble	Всего
	Rail	36 740	34 348	...	31 534	28 870	...	Rail	Жел. дорожным
	Road	7 676	14 146	...	6 760	12 427	...	Route	Дорожным
	IWT	33 136	56 518	...	25 843	46 192	...	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	15 787	17 013	...	13 817	14 667	...	Mer	Морским
	Air	55	106	...	32	65	...	Air	Воздушным
YUGOSLAVIA / YOUGOSLAVIE / ЮГОСЛАВИЯ	**Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays —**							Грузы ввезенные в страну	
	Total	16 320	22 827	26 526	8 572	12 787	13 237	Ensemble	Всего
	Rail	4 034	7 444	9 149	2 019	4 775	4 443	Rail	Жел. дорожным
	Road	240	1 011	1 171	127	537	570	Route	Дорожным
	IWT	4 653	6 471	7 562	689	1 475	2 111	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	7 393	7 899	8 642	5 736	5 998	6 111	Mer	Морским
	Air	0	2	2	0	2	2	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays —							Грузы вывезенные из страны	
	Total	13 929	18 599	19 582	6 225	8 742	8 408	Ensemble	Всего
	Rail	5 699	7 096	7 687	2 679	3 439	2 981	Rail	Жел. дорожным
	Road	785	1 201	1 334	666	738	785	Route	Дорожным
	IWT	4 702	6 102	6 759	738	1 106	1 308	Voies navig.	Внут. водным
	Sea	2 741	4 199	3 801	2 140	3 458	3 333	Mer	Морским
	Air	1	1	1	1	1	1	Air	Воздушным

(1) International goods transport by commodity groups, see table 30.

(1) Voir au tableau 30 le transport international par catégorie de marchandises.

(1) Международный грузовой транспорт по категориям грузов, см. таблицу 30.

For notes see page 10.

Voir renvois à la page 10.

См. примечания на стр. 10.

NOTES TO TABLE 4

The tonnages shown under each mode of transport do not always agree with the figures of tonnages entering and leaving which appear in the main tables relating to the various modes of transport. The differences are due to the fact that the statistics are not derived from the same sources. Goods reconsigned or transshipped at frontiers are not necessarily treated in the same manner in the various statistical tables and goods moved into or out of bonded warehouses may be included in the statistics of ports but not in those of this table.

(a) Including parcel post for which no mode of transport is indicated.

(b) Including goods for which no mode of transport is indicated.

(c) Excluding movement of floating timber. (Finland 1967: 380 000 tons entered and 5 000 tons left; Norway 1967: 67 700 tons entered and 89 400 tons left; 1968: 80 600 tons entered and 1 000 tons left.)

(d) Including transport by pipeline (for details see table 30).

(e) Transit includes transport between ports abroad which do not pass through any Hungarian port.

(f) Including iron ore transported on the Ofoten railway from Sweden for shipment at Narvik (17 120 000 tons loaded in 1967 and 21 491 000 tons in 1968).

(g) Polish State road transport only.

(h) New series. Data are not comparable with those for previous years. Beginning 1 January 1968, statistics are established on the basis of customs documents. They correspond to special trade statistics, excluding raw tobacco and liquid fuels cleared of customs at the exit of private storehouses.

NOTES DU TABLEAU 4

Les tonnages de chaque mode de transport ne concordent pas toujours avec les chiffres des tonnages entrés et sortis qui figurent aux tableaux principaux relatifs aux divers modes de transport. Les différences proviennent du fait que les statistiques ne sont pas tirées des mêmes sources. Les marchandises réexpédiées ou transbordées aux frontières ne sont pas nécessairement prises en considération de la même façon dans les divers tableaux statistiques et les marchandises déposées dans les entrepôts, ou qui en sortent, peuvent être comprises dans la statistique des ports mais non pas dans ce tableau.

(a) Y compris le colis postaux pour lesquels le mode de transport n'est pas indiqué.

(b) Y compris les marchandises pour lesquelles le mode de transport n'est pas indiqué.

(c) A l'exclusion du flottage de bois. (Finlande 1967: 380 000 tonnes entrées et 5 000 tonnes sorties; Norvège 1967: 67 700 tonnes entrées et 89 400 tonnes sorties; 1968: 80 600 tonnes entrées et 1 000 tonnes sorties.)

(d) Y compris le transport par pipeline (pour détails, voir tableau 30).

(e) Le transit comprend les transports d'un port étranger à un autre sans passer par un port hongrois.

(f) Y compris le minerai de fer transporté par le chemin de fer d'Ofoten de la Suède pour embarquement à Narvik (17 120 000 tonnes chargées en 1967 et 21 491 000 tonnes en 1968).

(g) Transports routiers de l'Etat Polonais seulement.

(h) Nouvelle série. Les chiffres ne sont pas comparables avec ceux des années antérieures. Dès le 1er janvier 1968 les statistiques sont établies sur la base des documents douaniers. Elles correspondent à celles du commerce spécial, à l'exclusion des tabacs bruts et des carburants liquides dédouanés à la sortie des entrepôts privés.

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ 4

Тоннаж перевозок каждым видом транспорта не всегда совпадает с данными о тоннаже ввезенных и вывезенных грузов, содержащимися в основных таблицах по различным видам транспорта. Различия объясняются тем, что статистические данные были получены из различных источников. Переотправленные или перегруженные на границе грузы не обязательно учитываются одинаковым образом в различных статистических таблицах, а складированные или вывезенные со складов грузы могут включаться в статистику портов, а не в эту таблицу.

(a) Включая почтовые посылки, в отношении которых вид транспорта не указан.

(b) Включая грузы, в отношении которых вид транспорта не указан.

(c) За исключением сплава леса. (Финляндия 1967 г.: ввезено 380 000 тонн и вывезено 5 000 тонн; Норвегия 1967 г.: ввезено 67 700 тонн и вывезено 89 400 тонн; в 1968 году было ввезено 80 600 тонн и вывезено 1 000 тонн.)

(d) Включая перевозки трубопроводным транспортом (подробности см. таблицу 30).

(e) Транзит включает перевозку между заграничными портами, которая не проходит через какой-либо венгерский порт.

(f) Включая железную руду, перевезенную из Швеции по Офотенской железной дороге для погрузки на суда в Нарвике (17 120 000 тонн погружены в 1967 году и 21 491 000 тонна в 1968 году).

(g) Только перевозки, осуществленные польскими государственными дорожно-транспортными предприятиями.

(h) Новые ряды. Данные не сопоставимы с данными за предыдущие годы. Начиная с 1 января 1968 года, статистические данные основываются на таможенных документах. Они соответствуют данным специальной торговой статистики, исключая табачное сырье и жидкое топливо, очищенные от пошлин при выходе из частных складов.

General statistics
Statistique générale
Общая статистика

5. International travel statistics [a]
5. Statistique du tourisme international [a]
5. Статистика международного туризма

Country	Code	1963	1967	1968	Pays	Страна
	Шифр		1 000			
AUSTRIA	B	5 768	6 673	7 343	AUTRICHE	АВСТРИЯ
	C	37 983	44 297	47 675		
BELGIUM	C	4 574	5 389 F	5 148	BELGIQUE	БЕЛЬГИЯ
BULGARIA	A	415	1 752	...	BULGARIE	БОЛГАРИЯ
CYPRUS	A	70	68	88	CHYPRE	КИПР
	C	529	534	544		
CZECHOSLOVAKIA	A	285	4 604	4 166	TCHECOSLOVAQUIE	ЧЕХОСЛОВАКИЯ
	C	1 426	16 877	16 767		
FRANCE	A	6 500	12 000	10 800	FRANCE	ФРАНЦИЯ
	C	36 327	112 000	103 000		
GREECE	A	673	849	879	GRÈCE	ГРЕЦИЯ
	C	6 135	3 729	...		
HUNGARY	A [b]	...	4 336	4 307	HONGRIE	ВЕНГРИЯ
	C	...	3 278	3 535		
IRELAND	A	1 492	1 812	...	IRLANDE	ИРЛАНДИЯ
	C	15 437	...	...		
ITALY	A	10 600	12 600	12 600	ITALIE	ИТАЛИЯ
	C	36 216	40 958	40 643		
LUXEMBOURG	A	378	352	354	LUXEMBOURG	ЛЮКСЕМБУРГ
	C	802	727	710		
MALTA	A	32	98	137	MALTE	МАЛЬТА
NETHERLANDS	B	1 641	1 869	1 929	PAYS-BAS	НИДЕРЛАНДЫ
	C	4 095	4 639	4 741		
POLAND	A	285	1 573	...	POLOGNE	ПОЛЬША
	C	3 303	7 165	...		
PORTUGAL	A	514	2 517	2 511	PORTUGAL	ПОРТУГАЛИЯ
	C	1 832	3 359 F	3 070		
ROMANIA	A	162	1 201	...	ROUMANIE	РУМЫНИЯ
SCANDINAVIA [c]	A	8 679	10 444	...	SCANDINAVIE [c]	СКАНДИНАВИЯ [c]
SPAIN	A	10 932	16 269	17 702	ESPAGNE	ИСПАНИЯ
SWITZERLAND	B	5 484	5 901	6 000	SUISSE	ШВЕЙЦАРИЯ
	C	17 793	18 500	18 562		

eral statistics
istique générale
ая статистика

5. International travel statistics [a]

5. Statistique du tourisme international [a]

5. Статистика международного туризма [a]

Country	Code Шифр	1963	1967	1968	Pays	Страна
		1 000				
TURKEY	A	198	346r	...	TURQUIE	ТУРЦИЯ
USSR	A	933	1 755	1 676	URSS	СССР
NITED KINGDOM	A	...	4 289	4 845	ROYAUME-UNI	СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО
STERN GERMANY	B C	5 603 11 692	6 621 13 828	6 557 13 850	ALLEMAGNE OCCIDENTALE	ЗАПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ
YUGOSLAVIA [d]	B C	1 755 7 649	3 678 16 107r	3 887 17 210	YOUGOSLAVIE [d]	ЮГОСЛАВИЯ [d]

ation of code :

rivals.
rivals at hotels.
rist nights.

rrivals means numbers of tourists
ssing frontier and staying at
st 24 hours. "Arrivals at hotels"
gnifies arrivals of tourists in
els, pensions, etc. "Tourist
hts" means the number of nights
nt by tourists in hotels,pensions,
. The figures in respect of
rists relate solely to persons
normally resident in the country
ited, and they exclude excur-
nists, i.e. temporary visitors
ying less than 24 hours (including
vellers on cruises). Owing to
ferences in definitions, figures
not strictly comparable from one
ntry to another.

luding excursionists.

ivals of non-Scandinavians in the
ndinavian Passport Control Area.
a do not include travel within
s area by nationals of Denmark,
land, Iceland, Norway and Sweden.

forms of accomodation, i.e.
ping grounds, holiday villages,etc.
addition to hotels and pensions.

Explication du code :

A = Arrivées.
B = Arrivées aux hôtels.
C = Nuitées.

(a) Le nombre d'arrivées est le nombre de touristes ayant franchi la frontière et séjourné au moins 24 heures. Le nombre d'arrivées aux hôtels est le nombre d'arrivées de touristes dans les hôtels, pensions, etc. Le nombre de nuitées est celui des nuits passées par les touristes dans les hôtels, pensions, etc. Les chiffres de touristes se réfèrent uniquement aux personnes qui n'habitent pas normalement les pays visités, et excluent les excursionnistes, c'est-à-dire les visiteurs temporaires séjournant moins de 24 heures dans le pays visité (y compris les voyageurs en croisière). En raison de définitions différentes, les chiffres ne sont pas strictement comparables d'un pays à l'autre.

(b) Y compris les excursionnistes.

(c) Contrôle de passeports des arrivées de touristes autres que Scandinaves en Scandinavie. Les données ne comprennent pas les voyages effectués à l'intérieur de cette région par les ressortissants du Danemark, de la Finlande, de l'Islande, de la Norvège et de la Suède.

(d) Toutes les formes de logement; donc, y compris terrains de camping, villages de vacances en plus des hôtels, pensions, etc.

Объяснение шифра:

А = Число въехавших.
В = Число прибывших в гостиницы.
С = Число ночевок.

(a) "Число въехавших" означает число туристов, переехавших границу и остающихся в стране не менее 24 часов. "Число прибывших в гостиницы" означает число туристов, прибывших в гостиницы, пансионы и т.д. "Число ночевок" означает число ночей, проведенных туристами в гостиницах, пансионах и т.д. Данные о туристах относятся только к лицам, не проживающим обычно в данной стране; в эти данные не включены такие экскурсанты, т.е. лица, остающиеся в посещаемой стране менее 24 часов (включая пассажиров, совершающих морские путешествия с высадкой в портах). Вследствие разницы в определениях данные различных стран не вполне сопоставимы.

(b) Включая экскурсантов.

(c) Паспортный контроль прибывающих иных, чем скандинавов, в Скандинавию. Данные не включают поездок внутри этого района, совершаемых гражданами Дании, Финляндии, Исландии, Норвегии и Швеции.

(d) Все виды жилья, например, кемпинги, туристические городки и т.д. в дополнение к гостиницам и пансионам.

Railways
6. Networks at end of year [a]

Chemins de fer
6. Réseaux à la fin de l'année [a]

Железные дороги
6. Сети к концу года [a]

1	Length of line operated	Longueur des lignes exploitées	Протяжённость эксплуатируемых линий
2	of which: Electrified	dont: Electrifiée	в том числе: Электрифицированных
2.1	%	%	%
3	of which: Not operated for passenger transport	dont: Non ouverte aux services voyageurs	в том числе: Закрытых для пассажирских перевозок
3.1	%	%	%
4	of which: With two or more tracks	dont: A deux ou à plusieurs voies	в том числе: Двухколейных и многоколейных
4.1	%	%	%
5	of which: Electrified	dont: Electrifiée	в том числе: Электрифицированных
6	of which: Not operated for passenger transport	dont: Non ouverte aux services voyageurs	в том числе: Закрытых для пассажирских перевозок
7	Length of track, including sidings	Longueur des voies, y compris les embranchements	Протяжённость путей, включая запасные
8	of which: electrified	dont: électrifiée	в том числе: электрифицированных

1	Length of line operated	Longueur des lignes exploitées	Протяжённость эксплуатируемых линий
2	of which: Electrified	dont: Electrifiée	в том числе: Электрифицированных
2.1	%	%	%
3	of which: Not operated for passenger transport	dont: Non ouverte aux services voyageurs	в том числе: Закрытых для пассажирских перевозок
3.1	%	%	%
4	of which: With two or more tracks	dont: A deux ou à plusieurs voies	в том числе: Двухколейных и многоколейных
4.1	%	%	%
5	of which: Electrified	dont: Electrifiée	в том числе: Электрифицированных
6	of which: Not operated for passenger transport	dont: Non ouverte aux services voyageurs	в том числе: Закрытых для пассажирских перевозок
7	Length of track, including sidings	Longueur des voies, y compris les embranchements	Протяжённость путей, включая запасные
8	of which: electrified	dont: électrifiée	в том числе: электрифицированных

1	Length of line operated	Longueur des lignes exploitées	Протяжённость эксплуатируемых линий
2	of which: Electrified	dont: Electrifiée	в том числе: Электрифицированных
2.1	%	%	%
3	of which: Not operated for passenger transport	dont: Non ouverte aux services voyageurs	в том числе: Закрытых для пассажирских перевозок
3.1	%	%	%
4	of which: With two or more tracks	dont: A deux ou à plusieurs voies	в том числе: Двухколейных и многоколейных
4.1	%	%	%
5	of which: Electrified	dont: Electrifiée	в том числе: Электрифицированных
6	of which: Not operated for passenger transport	dont: Non ouverte aux services voyageurs	в том числе: Закрытых для пассажирских перевозок
7	Length of track, including sidings	Longueur des voies, y compris les embranchements	Протяжённость путей, включая запасные
8	of which: electrified	dont: électrifiée	в том числе: электрифицированных

TABLE 6 — TABLEAU 6 — ТАБЛИЦА 6

	ALBANIA / АЛБАНИЯ / ALBANIE			AUSTRIA (b) / АВСТРИЯ (b) / AUTRICHE (b)						BELGIUM / БЕЛЬГИЯ / BELGIQUE		
				ÖBB			Others	Autres	Другие			
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	151	151	205	5 933	5 923	5 924	661	635	...	4 544	4 336	4 282
2	...	...	...	2 058	2 195	2 306	272	271	...	1 046	1 125	1 125
2.1	...	...	...	34.7	37.1	38.9	41.1	42.7	...	23.0	25.9	26.3
3	...	...	...	208	216	217	46	53	...	1 568	1 463	1 401
3.1	...	...	...	3.5	3.6	3.7	7.0	8.3	...	34.5	33.7	32.7
4	...	...	...	1 497	1 481	1 451	25	25	...	2 643	2 588	2 559
4.1	...	...	...	25.2	25.0	24.5	3.8	3.9	...	58.2	59.7	59.8
5	...	...	...	1 177	1 235	1 241	25	25	...	1 008	1 083	1 083
6	...	...	...	12	10	35	...	...	...	207	176	155
7	...	...	...	10 477	10 430	10 323	808	789	...	12 152	11 629	11 532
8	...	...	...	4 813	5 089	5 162	...	291	...	2 738	2 934	2 946

	BULGARIA / БОЛГАРИЯ / BULGARIE			CZECHOSLOVAKIA / ЧЕХОСЛОВАКИЯ / TCHECOSLOVAQUIE			DENMARK / ДАНИЯ / DANEMARK					
							DSB			Others	Autres	Другие
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	4 141	4 158	4 158	13 165	13 332	13 317	2 500	2 354	2 354	1 498	1 124	...
2	297	552	695	1 379	2 165	2 389	66	66	84	-	-	-
2.1	7.2	13.3	16.7	10.5	16.2	17.9	2.6	2.8	3.6	-	-	-
3	...	...	-	8	104 r	101	22	22	22	...	...	...
3.1	...	...	-	0.06	0.8	0.8	0.9	0.9	0.9	...	...	...
4	101	143	158	2 802	2 835	2 837	723	726	726	...	...	...
4.1	2.4	3.4	3.8	21.3	21.3	21.3	28.9	30.8	30.8	...	...	...
5	...	...	...	...	1 672	1 701	61	63	81	...	...	...
6	...	...	...	...	-	4	10	10	10	...	...	...
7	5 712	5 895	5 923	23 697	24 161	24 194	4 864	4 787	4 759	...	...	...
8	...	...	...	...	5 471	5 882	187	155	203	...	...	...

	EASTERN GERMANY / ВОСТОЧНАЯ ГЕРМАНИЯ / ALLEMAGNE ORIENTALE			FINLAND / ФИНЛЯНДИЯ / FINLANDE						FRANCE / ФРАНЦИЯ / FRANCE		
				VR			Others	Autres	Другие			
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	16 114	15 513	15 237	5 363	5 620	5 725	74	74	29	38 550	37 320	37 104
2	910	1 191	1 203	-	-	-	-	-	-	7 780	8 770	8 811
2.1	5.6	7.7	7.9	-	-	-	-	-	-	20.2	23.5	23.7
3	...	892	...	277	667	1 062	-	-	-	9 280	8 469	8 319
3.1	...	5.8	...	5.2	11.9	18.6	-	-	-	24.1	22.7	22.4
4	...	...	...	435	449	461	-	-	-	16 010	15 920	15 865
4.1	...	...	...	8.1	8.0	8.1	-	-	-	41.5	42.7	42.8
5	...	...	...	-	-	-	-	-	-	6 390	7 360	7 403
6	...	...	...	-	-	-	-	-	-	...	...	7 208
7	29 440	29 400	...	8 444	8 732	8 736	91	91	35	81 360	79 617 r	79 295
8	...	3 053	...	-	-	-	-	-	-	21 460	24 948 r	25 199

For notes and code see page 17. — Voir renvois et code à la page 17. — См. примечания и шифр на стр. 17.

TABLE 6 TABLEAU 6 ТАБЛИЦА 6

	GREECE (a) ГРЕЦИЯ (a) GRÈCE (a)			HUNGARY ВЕНГРИЯ HONGRIE			IRELAND (d) ИРЛАНДИЯ (d) IRLANDE (d)			ITALY ИТАЛИЯ ITALIE FS		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	2 576	2 571 r	...	8 825	8 808	8 777	2 353	2 146	2 146	16 456 r	16 359 r	16 351
2	-	-	...	496	673	771	-	-	-	7 916 r	7 952	7 952
2.1	-	-	...	5.6	7.6	8.8	-	-	-	48.1	48.6 r	48.6
3	-	-	...	...	...	...	...	...	...	386	225 r	225
3.1	-	-	...	...	...	...	...	...	...	2.3	1.4	1.4
4	...	101	...	959	1 062	1 093	529	510	...	4 558	4 738	4 789
4.1	...	3.9	...	10.9	12.1	12.4	22.5	23.8	...	27.7 r	29.0	29.3
5	...	...	...	...	...	...	...	...	...	4 339	4 550	4 578
6	...	...	...	...	...	...	...	...	...	204	-	-
7	...	...	...	13 532	13 745	13 864	3 359	3 082	...	28 377 r	28 973	29 044
8	...	...	...	...	...	...	...	...	...	17 161	17 432	17 700

	ITALY ИТАЛИЯ ITALIE Others Autres Другие			LUXEMBOURG ЛЮКСЕМБУРГ LUXEMBOURG			NETHERLANDS НИДЕРЛАНДЫ PAYS-BAS			NORWAY (e) НОРВЕГИЯ (e) NORVÈGE (e)		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	5 278	4 289	...	393 r	328	328	3 245	3 227	3 147	4 330	4 242	4 242
2	2 024	1 562	...	136	136	136	1 624	1 642	1 645	1 915	2 185	2 269
2.1	38.3	36.4	...	34.6 r	41.5	41.5	50.0	50.9	52.3	44.2	51.5	53.5
3	...	...	...	45	44 r	44	766	748	669	72	59	94
3.1	...	...	...	12.3	13.4 r	13.4	23.6	23.2	21.3	1.7	1.4	2.2
4	163	194	...	161	161	161	1 565	1 565	1 565	76	76	76
4.1	3.1	4.5	...	44.1	49.1	49.1	48.2	48.5	49.7	1.8	1.8	1.8
5	...	...	...	92	92	92	1 457	1 474	1 477	76	76	76
6	...	...	...	2	2	2	8	7	7	-	-	-
7	...	...	...	827 r	731	730	7 160	7 146	7 146	5 511	5 427	5 430
8	...	...	...	332 r	336	336	3 758	3 795	3 812	2 535	2 827	2 922

	POLAND ПОЛЬША POLOGNE			PORTUGAL (f) ПОРТУГАЛИЯ (f) PORTUGAL (f)			ROMANIA РУМЫНИЯ ROUMANIE			SPAIN ИСПАНИЯ ESPAGNE RENFE (g)		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	26 920	26 638	26 628	3 597	3 592	3 591	11 003	11 023	...	13 407	13 410	13 687
2	1 559	2 900	3 206	282	442	445	58	182	...	2 448	2 967	3 140
2.1	5.8	10.9	12.0	7.8	12.3	12.4	0.5	1.7	...	18.3	22.1	22.9
3	...	...	...	...	...	...	361	322	...	...	107	107
3.1	...	...	...	...	...	...	3.3	2.9	...	...	0.8	0.8
4	7 352	7 491	7 568	398	425	445	679	719	...	1 878	1 923	1 919
4.1	27.3	28.1	28.4	11.1	11.8	12.4	6.2	6.5	...	14.0	14.3	14.0
5	...	2 630	2 888	279	428	445	-	114	...	822	1 149	1 322
6	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	19	9
7	54 064	54 676	54 863	4 657	4 675	...	17 381	17 759	...	18 779	19 034	...
8	...	7 760	8 381	728	1 034	...	64*	452	...	4 162	5 215	...

For notes and code see page 17. Voir renvois et code à la page 17. См. примечания и шифр на стр. 17.

TABLE 6 TABLEAU 6 ТАБЛИЦА 6

	SPAIN ИСПАНИЯ ESPAGNE			SWEDEN ШВЕЦИЯ SUÈDE						SWITZERLAND ШВЕЙЦАРИЯ SUISSE		
	Others (h)	Autres (h)	Другие (h)	SJ			Others (b)	Autres (b)	Другие (b)	SBB-CFF		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	...	3 951	3 738	13 302	12 206	12 153	761	705	659	2 914 r	2 914 r	2 914
2	...	868	707	7 008	7 013	7 069	533	533	478	2 897 r	2 897 r	2 897
2.1	...	22.0	18.9	52.7	57.5	58.2	70.0	75.6	72.5	99.4 r	99.4 r	99.4
3	...	...	...	264	150	314	...	330	318	9	9	9
3.1	...	...	...	2.0	1.2	2.6	...	46.8	48.3	0.3	0.3	0.3
4	...	150	151	1 136	1 165	1 165	2	2	2	1 269 r	1 295 r	1 306
4.1	...	3.8	4.0	8.5	9.5	9.6	0.3	0.3	0.3	43.5 r	44.4 r	44.8
5	...	85	85	1 136	1 165	1 165	2	2	2	1 269 r	1 295 r	1 306
6	...	...	...	-	-	-	-	-	-	9	9	-
7	...	4 387	...	20 070	19 095	19 021	...	958	904	6 535 (b)	6 651 (b)	6 686 (b)
8	...	1 062	...	11 165	11 075	11 137	...	736	682	6 179 (b)	6 186 (b)	6 244 (b)

	SWITZERLAND ШВЕЙЦАРИЯ SUISSE						TURKEY ТУРЦИЯ TURQUIE			USSR СССР URSS		
	BLS			Others (b)	Autres (b)	Другие (b)				Public	Publiques	Общего пользов.
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	247 r	247 r	247	1 921	1 868	...	7 911	8 008	8 008	128 600	133 300	133 600
2	247 r	247 r	247	1 873	1 859	...	28	28	28	20 400	29 100	30 800
2.1	100.0	100.0	100.0	97.5	99.5	...	0.4	0.3	0.3	15.9	21.8	23.1
3	-	-	-	-	-	...	-	-	-	...	...	...
3.1	-	-	-	-	-	...	-	-	-	...	...	...
4	32	40	40	14	15	...	110	115	...	...	...	...
4.1	13.0	16.7	16.7	0.7	0.8	...	1.4	1.4	...	...	...	...
5	32	40	40	14	15	...	28	28	...	...	...	...
6	-	-	-	-	-	...	-	-	...	...	...	...
7	366	376	377	2 337	2 294	...	9 423	9 620	...	...	...	...
8	366	376	377	2 281	2 283	...	42	70	...	...	...	...

	USSR СССР URSS			BYELORUSSIAN S.S.R. (i) R.S.S. de BIELORUSSIE (i) БЕЛОРУССКАЯ ССР (i)			UKRAINIAN S.S.R. (i) R.S.S. d'UKRAINE (i) УКРАИНСКАЯ ССР (i)			UNITED KINGDOM (j) ROYAUME-UNI (j) СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО (j)		
	Industrial	Industriels	Промышлен.									
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	111 000	117 500	...	5 430	5 350	5 360	21 506	21 883 r	22 054	27 330	21 199	20 051
2	...	...	...	...	...	...	2 953 r	4 293 r	4 851	2 556	3 242	3 182
2.1	...	...	...	...	...	...	13.7 r	19.6 r	22.0	9.4	15.3	15.9
3	...	...	...	...	...	...	...	...	...	7 002	5 295 r	4 789
3.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	25.6	25.0 r	23.9
4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	18 628	15 762	15 006
4.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	68.2	74.4	74.8
5	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2 485	3 121	3 079
6	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7	...	...	...	...	...	...	...	...	...	74 728	58 738	54 698
8	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	8 618

For notes and code see page 17. Voir renvoi et code à la page 17. См. примечания и шифр на стр. 17.

TABLE 6

TABLEAU 6

ТАБЛИЦА 6

Railways — Chemins de fer — Железные дороги

6. Networks at end of year [a] — 6. Réseaux à la fin de l'année [a] — 6. Сети к концу года [a]

	WESTERN GERMANY / ЗАПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ / ALLEMAGNE OCCIDENTALE						YUGOSLAVIA / ЮГОСЛАВИЯ / YOUGOSLAVIE			UNITED STATES / СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ / ÉTATS-UNIS		
	DB			Others / Autres / Другие								
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	30 545	30 007	29 845	4 882	4 320	4 233	11 857	11 351	10 688	344 949	337 682[r]	336 400*
2	5 043	7 278[r]	8 091	458	337[r]	317	310	541	558	2 900*	...	...
2.1	16.5	24.3	27.1	9.4	7.8[r]	7.5	2.6	4.8	5.2	0.8	...	...
3	2 836	3 281[r]	3 636	...	1 851	1 840	-	-	-	...	...	...
3.1	9.3	10.9	12.2	...	42.9	43.5	-	-	-	...	...	...
4	12 478	12 281	12 265	...	507	510	727	752	747	...	...	...
4.1	40.9	40.9	41.1	...	11.7	12.0	6.1	6.6	7.0	...	...	...
5	4 330	6 328	7 033	...	134	134	123	181	189	...	...	...
6	710	657	652	...	357	359	-	-	-	...	...	...
7	70 295	67 994	67 602	...	5 956	5 830	16 431	15 990	15 433	564 876	549 589[r]	547 200*
8	14 895	22 055	24 768	...	536[r]	508	565	973	963	...	...	...

1	Length of line operated	Longueur des lignes exploitées	Протяжённость эксплуатируемых линий
2	of which: Electrified	dont: Electrifiée	в том числе: Электрифицированных
2.1	of which: Electrified	dont: Electrifiée	в том числе: Электрифицированных
3	of which: Not operated for passenger transport	dont: Non ouverte aux services voyageurs	в том числе: Закрытых для пассажирских перевозок
3.1	of which: Not operated for passenger transport	dont: Non ouverte aux services voyageurs	в том числе: Закрытых для пассажирских перевозок
4	of which: With two or more tracks	dont: A deux ou à plusieurs voies	в том числе: Двухколейных и многоколейных
4.1	of which: With two or more tracks	dont: A deux ou à plusieurs voies	в том числе: Двухколейных и многоколейных
5	of which: Electrified	dont: Electrifiée	в том числе: Электрифицированных
6	of which: Not operated for passenger transport	dont: Non ouverte aux services voyageurs	в том числе: Закрытых для пассажирских перевозок
7	Length of track, including sidings	Longueur des voies, y compris les embranchements	Протяжённость путей, включая запасные
8	of which: electrified	dont: électrifiée	в том числе: электрифицированных

1	Length of line operated	Longueur des lignes exploitées	Протяжённость эксплуатируемых линий
2	of which: Electrified	dont: Electrifiée	в том числе: Электрифицированных
2.1	of which: Electrified	dont: Electrifiée	в том числе: Электрифицированных
3	of which: Not operated for passenger transport	dont: Non ouverte aux services voyageurs	в том числе: Закрытых для пассажирских перевозок
3.1	of which: Not operated for passenger transport	dont: Non ouverte aux services voyageurs	в том числе: Закрытых для пассажирских перевозок
4	of which: With two or more tracks	dont: A deux ou à plusieurs voies	в том числе: Двухколейных и многоколейных
4.1	of which: With two or more tracks	dont: A deux ou à plusieurs voies	в том числе: Двухколейных и многоколейных
5	of which: Electrified	dont: Electrifiée	в том числе: Электрифицированных
6	of which: Not operated for passenger transport	dont: Non ouverte aux services voyageurs	в том числе: Закрытых для пассажирских перевозок
7	Length of track, including sidings	Longueur des voies, y compris les embranchements	Протяжённость путей, включая запасные
8	of which: electrified	dont: électrifiée	в том числе: электрифицированных

1	Length of line operated	Longueur des lignes exploitées	Протяжённость эксплуатируемых линий
2	of which: Electrified	dont: Electrifiée	в том числе: Электрифицированных
2.1	of which: Electrified	dont: Electrifiée	в том числе: Электрифицированных
3	of which: Not operated for passenger transport	dont: Non ouverte aux services voyageurs	в том числе: Закрытых для пассажирских перевозок
3.1	of which: Not operated for passenger transport	dont: Non ouverte aux services voyageurs	в том числе: Закрытых для пассажирских перевозок
4	of which: With two or more tracks	dont: A deux ou à plusieurs voies	в том числе: Двухколейных и многоколейных
4.1	of which: With two or more tracks	dont: A deux ou à plusieurs voies	в том числе: Двухколейных и многоколейных
5	of which: Electrified	dont: Electrifiée	в том числе: Электрифицированных
6	of which: Not operated for passenger transport	dont: Non ouverte aux services voyageurs	в том числе: Закрытых для пассажирских перевозок
7	Length of track, including sidings	Longueur des voies, y compris les embranchements	Протяжённость путей, включая запасные
8	of which: electrified	dont: électrifiée	в том числе: электрифицированных

Explanation of code : Explication du code : Объяснение кифра:

ÖBB = Österreichische Bundesbahnen (Austrian Federal Railway; Chemins de fer fédéraux autrichiens; Австрийские федеральные железные дороги).

DSB = Danske Statsbaner (Danish State Railways; Chemins de fer de l'Etat danois; Датские государственные железные дороги).

VR = Valtionrautatiet (Finnish State Railways; Chemins de fer de l'Etat finlandais; Финские государственные железные дороги).

FS = Ferrovie dello Stato (Italian State Railways; Chemins de fer de l'Etat italiens; Итальянские государственные железные дороги).

RENFE = Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Spanish National Railway System; Réseau national des chemins de fer espagnols; Испанская государственная сеть железных дорог).

SJ = Statens järnvägar (Swedish State Railways; Chemins de fer de l'Etat suédois; Шведские государственные железные дороги).

SBB-CFF = Schweizerische Bundesbahnen-Chemins de fer fédéraux (Swiss Federal Railways; Швейцарские федеральные железные дороги).

BLS = Bern-Lötschberg-Simplon; Берн-Летчберг-Симплон.

DB = Deutsche Bundesbahn (German Federal Railways; Chemins de fer fédéraux allemands; Немецкие федеральные железные дороги).

(a) See Annex II - coverage of statistics.
(b) Length owned.
(c) All railways.
(d) Position at 31 March.
(e) Including Ofoten railway (route length: 42 km).
(f) Including Sociedade Estoril (SE) (route length: 26 km).
(g) Broad gauge.
(h) Narrow gauge.
(i) Included in the data for the USSR.
(j) British Railways.

(a) Voir annexe II - champ couvert les statistiques.
(b) Longueur du propre réseau.
(c) Tous les chemins de fer.
(d) Situation du 31 mars.
(e) Y compris le chemin de fer d'Ofoten (longueur de ligne: 42 km).
(f) Y compris Sociedade Estoril (SE) (longueur de ligne: 26 km).
(g) Voies larges.
(h) Voies étroites.
(i) Compris dans les données de l'URSS.
(j) British Railways.

(a) См. приложение II - охват статистических данных.
(b) Протяженность собственных железных дорог.
(c) Все железные дороги.
(d) По состоянию на 31 марта.
(e) Включая Офотенскую железную дорогу (протяженность линии: 42 км).
(f) Включая линию общества Эстериль (SE) (протяженность линии: 26 км).
(g) Широкая колея.
(h) Узкая колея.
(i) Включены в данные по СССР.
(j) Британские железные дороги.

Railways

7. Mobile equipment [1]

Chemins de fer

7. Equipement mobile [1]

Железные дороги

7. Подвижной состав [1]

TABLE 7 — TABLEAU 7 — ТАБЛИЦА 7

AUSTRIA (a) — AUTRICHE (a) — АВСТРИЯ (a)

ÖBB

													Others — Autres — Другие				
													Vehicles at end of year — Véhicules à la fin de l'année — Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year — Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année — Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года		
													1963	1967	1968	1963	1967	1968
1.1	Locomotives — Total	Number	Locomotives — Total	Nombre	Локомотивы — Всего	Число							131	136	...	...	...	...
1.2		I 000 hp		I 000 cv		1000 л. с.							...	...	...	...	...	...
2.1	of which — Steam locomotives	Number	dont — Locomotives à vapeur	Nombre	в том числе — Паровозы	Число							97	85	...	-	-	...
2.2		I 000 hp		I 000 cv		1000 л. с.							...	...	...	-	-	...
3.1	of which — Electric locomotives	Number	dont — Locomotives électriques	Nombre	в том числе — Электровозы	Число							24	24	...	...	...	...
3.2		I 000 hp		I 000 cv		1000 л. с.							...	...	...	...	...	...
4.1	of which — Diesel and special-system locomotives — Total	Number	dont — Locomotives diesel et à système spécial — Total	Nombre	в том числе — Тепловозы и локомотивы особых систем — Всего	Число							10	27	...	...	10	...
4.2		I 000 hp		I 000 cv		1000 л. с.							...	...	...	...	...	...
5.1	of which — Diesel and special-system locomotives — over 350 hp	Number	dont — Locomotives diesel et à système spécial de plus de 350 cv	Nombre	в том числе — Тепловозы и локомотивы особых систем свыше 350 л. с.	Число							...	...	...	...	...	...
5.2		I 000 hp		I 000 cv		1000 л. с.							...	167	175	...	...	12
6.1	Rail motor vehicles — Total	Number	Automotrices — Total	Nombre	Автомотрисы — Всего	Число							83	96	...	...	7	...
6.2		I 000 hp		I 000 cv		1000 л. с.							...	...	...	...	...	...
7.1	of which — Electric rail motor vehicles	Number	dont — Automotrices électriques	Nombre	в том числе — Электромотрисы	Число							60	68	...	...	3	...
7.2		I 000 hp		I 000 cv		1000 л. с.							...	...	...	...	...	...
8.1	of which — Diesel and special-system rail motor vehicles	Number	dont — Automotrices diesel et à système spécial	Nombre	в том числе — Дизельные и особые автомотрисы	Число							23	28	...	...	4	...
8.2		I 000 hp		I 000 cv		1000 л. с.							35 (b)	42 (b)	42	-	...	-
9.1	Passenger carriages	Number	Voitures à voyageurs	Nombre	Пассажирские вагоны	Число							326	319	...	...	-	...
9.2		I 000 seats		I 000 pl. assises		1000 сид. мест							16	16	...	...	-	...
10.1	Vans	Number	Fourgons	Nombre	Багажные вагоны	Число							65	58	...	...	-	...
11.1	Railway administrations' wagons — Total	Number	Wagons des administrations des chemins de fer — Total	Nombre	Грузовые вагоны, принадлежащие железным дорогам — Всего	Число							1 997	1 996	...	...	166	...
11.2		Cpcty. I 000 t		Capac. I 000 t		Грузопод. 1000 т							30	32	...	...	...	...
12.1	of which — Covered	Number	dont — Couverts	Nombre	в том числе — Крытые вагоны	Число							...	558	...	...	70	...
12.2		Cpcty. I 000 t		Capac. I 000 t		Грузопод. 1000 т							...	9.7	...	...	...	...
13.1	of which — High-sided	Number	dont — Tombereaux	Nombre	в том числе — Полувагоны	Число							...	946	...	...	94	...
13.2		Cpcty. I 000 t		Capac. I 000 t		Грузопод. 1000 т							...	16.5	...	...	...	...
14.1	of which — Flat	Number	dont — Plats	Nombre	в том числе — Вагоны-платформы	Число							...	414	...	...	-	...
14.2		Cpcty. I 000 t		Capac. I 000 t		Грузопод. 1000 т							...	4.9	...	...	-	...
15.1	of which — Special wagons	Number	dont — Wagons spéciaux	Nombre	в том числе — Специальные вагоны	Число							...	78	...	...	2	...
15.2		Cpcty. I 000 t		Capac. I 000 t		Грузопод. 1000 т							...	1.2	...	...	...	...
16.1	of which — Insulated	Number	dont — Isothermes	Nombre	из них — Изотермические вагоны	Число							...	...	...	...	...	...
16.2		Cpcty. I 000 t		Capac. I 000 t		Грузопод. 1000 т							...	...	...	...	...	...
17.1	of which — Refrigerated	Number	dont — Réfrigérants	Nombre	из них — Вагоны-ледники	Число							...	...	...	...	...	...
17.2		Cpcty. I 000 t		Capac. I 000 t		Грузопод. 1000 т							...	...	...	...	...	...
18.1	of which — Mechanically refrigerated	Number	dont — Frigorifiques	Nombre	из них — Вагоны-холодильники	Число							...	...	...	...	...	...
18.2		Cpcty. I 000 t		Capac. I 000 t		Грузопод. 1000 т							...	...	...	...	...	...
19.1	Private owners' wagons	Number	Wagons à usage privé	Nombre	Частновладельческие вагоны	Число							1	6	...	...	-	...
19.2		Cpcty. I 000 t		Capac. I 000 t		Грузопод. 1000 т							0	0	...	...	-	...
20.1	All wagons (11.1 + 19.1)	Number	Ensemble des wagons (11.1 + 19.1)	Nombre	Все вагоны 11.1 + 19.1	Число							1 998	2 002	...	...	166	...
20.2	(11.2 + 19.2)	Cpcty. I 000 t	(11.2 + 19.2)	Capac. I 000 t	11.2 + 19.2	Грузопод. 1000 т							...	32	...	...	...	...

	AUTRICHE (a)																	
	ÖBB												Others — Autres — Другие					
	Vehicles at end of year — Véhicules à la fin de l'année — Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year — Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année — Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года									Vehicles at end of year — Véhicules à la fin de l'année — Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year — Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année — Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968							1963	1967	1968	1963	1967	1968
1.1	1 446	1 319	1 264	25	34	19							131	136	...	...	...	...
1.2	2 087	2 039	2 028	...	...	73							...	...	...	...	...	...
2.1	762	507	437	-	-	-							97	85	...	-	-	...
2.2	768	531	459	-	-	-							...	...	...	-	-	...
3.1	424	479	489	16	9	12							24	24	...	...	...	...
3.2	1 195	1 318	1 371	...	...	62							...	...	...	...	...	...
4.1	260	333	338	9	25	8							10	27	...	...	10	...
4.2	124	190	198	...	...	12							...	...	...	...	...	...
5.1	138	212	217	6	25	8							...	...	...	...	...	...
5.2	...	167	175	...	...	12							...	...	...	...	...	...
6.1	164	211	210	3	10	1							83	96	...	...	7	...
6.2	160	214	217	...	...	3.4							...	...	...	...	...	...
7.1	82	104	105	3	7	1							60	68	...	...	3	...
7.2	125	172	175	...	...	3.4							...	...	...	...	...	...
8.1	82 (b)	107 (b)	105	-	3	-							23	28	...	...	4	...
8.2	35 (b)	42 (b)	42	-	...	-							...	...	...	...	...	...
9.1	3 640	4 155	4 168	58	139	87							326	319	...	...	-	...
9.2	201	228	231	...	...	...							16	16	...	...	-	...
10.1	1 006	1 038	1 038	-	10	9							65	58	...	...	-	...
11.1	32 237	33 888 (a)	34 620 (d)	299	2 227	1 537							1 997	1 996	...	...	166	...
11.2	779	812 (a)	835	...	...	42							30	32	...	...	...	...
12.1	12 917	15 805	16 373	299	1 487	1 473							...	558	...	...	70	...
12.2	282	349	364	...	...	39							...	9.7	...	...	...	...
13.1	14 494	12 550	13 019	-	-	-							...	946	...	...	94	...
13.2	369	316	340	-	-	-							...	16.5	...	...	...	...
14.1	2 802	3 009	3 192	-	2	58							...	414	...	...	-	...
14.2	66	72	72	-	...	3							...	4.9	...	...	-	...
15.1	2 024	2 524	2 036	-	738	6							...	78	...	...	2	...
15.2	62	75	59	-	...	0							...	1.2	...	...	...	...
16.1	...	...	...	...	...	...							...	...	...	...	...	...
16.2	...	...	...	...	...	...							...	...	...	...	...	...
17.1	...	...	...	...	...	...							...	...	...	...	...	...
17.2	...	...	...	...	...	...							...	...	...	...	...	...
18.1	...	...	...	...	...	...							...	...	...	...	...	...
18.2	...	...	...	...	...	...							...	...	...	...	...	...
19.1	5 114	3 981 (c)	3 682	185	59	140							1	6	...	...	-	...
19.2	120	118 (c)	114	...	...	3							0	0	...	...	-	...
20.1	37 351	37 869	38 302	484	2 286	1 677							1 998	2 002	...	...	166	...
20.2	899	930	949	...	...	45							30	32	...	...	...	...

(1) Unless otherwise stated, data refer to the main-line system in each country (see table 6).

(1) Sauf indication contraire, les données se réfèrent au réseau principal de chaque pays (voir tableau 6).

(1) Если нет иного указания, данные относятся к главной сети каждой страны (см. таблицу 6).

For notes see page 32.
For code see page 17.

Voir renvois à la page 32.
Voir code à la page 17.

См. примечания на стр. 33.
См. шифр на стр. 17.

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

	BELGIUM BELGIQUE БЕЛЬГИЯ						CZECHOSLOVAKIA TCHECOSLOVAQUIE ЧЕХОСЛОВАКИЯ					
	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1.1	1 348	1 075	1 075	135	6	6	...	4 879	4 860	...	...	...
1.2	1 942	1 356	1 356	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2.1	603	-	-	-	-	-	...	3 045	2 720	...	...	...
2.2	916	-	-	-	-	-	...	...	...	...	...	...
3.1	186	196	196	2	-	6	...	731	797	...	...	...
3.2	477	515	515	...	-	...	...	...	...	...	...	...
4.1	559	879	879	133	6	-	435	1 103	1 343	...	...	...
4.2	549	841	841	...	...	-	...	...	...	...	...	...
5.1	495	794	794	107	6	-	...	...	...	...	...	...
5.2	...	821	821	...	...	-	...	...	...	...	...	...
6.1	457	455	446	57	40	-	...	1 085	1 138	...	...	...
6.2	338	385	380	...	...	-	...	...	...	...	...	...
7.1	292	352	352	57	40	-	...	94	108	...	...	...
7.2	292	354	354	...	...	-	...	...	...	...	...	...
8.1	165	103	94	-	-	-	...	991	1 030	...	...	...
8.2	46	31	26	-	-	-	...	...	...	...	...	...
9.1	3 685	3 451	3 425	-	48	-	11 000	10 571[r]	10 571	...	...	...
9.2	...	294	292	-	...	-	...	...	...	...	...	...
10.1	756	645	639	-	-	-	...	2 666	2 552	...	...	...
11.1	59 849	44 621	43 619	382	460	1 787	131 920	136 341[r]	136 206	...	...	...
11.2	1 392	1 096	1 116	...	...	...	...	...	...	...	...	...
12.1	14 660	10 831	10 085	-	-	-	...	...	...	...	...	...
12.2	279	214	200	-	-	-	...	...	...	...	...	...
13.1	33 599	21 811	20 455	91	70	403	...	...	...	...	...	...
13.2	822	565	533	...	...	...	...	...	...	...	...	...
14.1	9 844	6 873	7 210	97	29	837	...	...	...	...	...	...
14.2	248	190	225	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15.1	...	5 108	5 869	...	361	905	...	...	...	...	...	...
15.2	...	127	157	...	...	...	...	...	...	...	...	...
16.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
16.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
17.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
17.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
19.1	6 645	5 505	5 106	173	22	21	...	...	...	...	...	...
19.2	210	196	184	...	...	...	...	...	...	...	...	...
20.1	66 494	50 126	48 725	555	482	1 808	...	...	...	...	...	...
20.2	1 602	1 292	1 300	...	...	...	...	...	...	...	...	...

For notes see page 32.
For code see page 17.

Voir renvois à la page 32.
Voir code à la page 17.

См. примечания на стр. 33.
См. шифр на стр. 17.

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

	DENMARK			DANEMARK			ДАНИЯ					
	DSB						Others Autres Другие					
	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1.1	545	480	446	37	1	18	122	73	...	...	...	...
1.2	437	403	373	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2.1	252	145	97	-	-	-	58	18	...	...	...	...
2.2	223	145	94	-	-	-	...	...	...	...	...	...
3.1	-	-	-	-	-	-	-	-	...	...	...	...
3.2	-	-	-	-	-	-	-	-	...	...	...	...
4.1	293	335	349	37	1	18	64	55	...	...	...	...
4.2	214	258	279	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.1	202	247	253	37	1	6	...	...	...	...	...	...
5.2	203	246	266	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6.1	283	303	339	5	33	39	169	149	...	...	...	...
6.2	158	182	212	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7.1	119	147	185	-	33	39	-	-	...	-	-	-
7.2	82	105	135	-	...	...	-	-	...	-	-	-
8.1	164	156	154	5	-	-	169	149	...	...	...	...
8.2	77	78	77	...	-	-	...	...	...	...	...	...
9.1	1 661	1 476	1 491	46	83	101	410	339	...	...	...	...
9.2	105	94	96	...	...	...	19	16	...	...	...	...
10.1	318	221	210	25	8	15	102	77	...	...	...	...
11.1	11 008	10 661	10 452	543	337	224	1 177	656	...	...	...	...
11.2	222	240	242	...	...	...	16	9	...	...	...	...
12.1	6 433	6 964	6 739	543	236	-	...	...	...	...	...	...
12.2	124	149	152	...	...	-	...	...	...	...	...	...
13.1	3 216	2 339	2 219	-	-	-	...	...	...	...	...	...
13.2	71	58	53	-	-	-	...	...	...	...	...	...
14.1	693	844	878	-	90	194	...	...	...	...	...	...
14.2	15	22	24	-	...	...	...	...	...	...	...	...
15.1	666	514	616	-	11	30	...	...	...	...	...	...
15.2	11	11	13	-	...	...	...	...	...	...	...	...
16.1	...	...	...	-	...	...	...	...	...	...	...	...
16.2	...	...	...	-	...	...	...	...	...	...	...	...
17.1	...	...	...	-	...	...	...	...	...	...	...	...
17.2	...	...	...	-	...	...	...	...	...	...	...	...
18.1	...	...	...	-	...	...	...	...	...	...	...	...
18.2	...	...	...	-	...	...	...	...	...	...	...	...
19.1	819	764	751	18	26	32	...	...	...	...	...	...
19.2	15	15	15	...	...	...	...	...	...	...	...	...
20.1	11 827	11 425	11 203	561	363	256	...	...	...	...	...	...
20.2	237	255	257	...	...	...	...	...	...	...	...	...

For notes see page 32.
For code see page 17.

Voir renvois à la page 32.
Voir code à la page 17.

См. примечания на стр. 33.
См. шифр на стр. 17.

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

	FINLAND			FINLANDE			ФИНЛЯНДИЯ			FRANCE			FRANCE			ФРАНЦИЯ		
	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года								
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1.1	916	933	956	22	30	11	7 612	6 486	6 269	317	168	175						
1.2	820	873	889	...	...	15.4	13 463	11 952	11 454	...	...	...						
2.1	639	364	363	-	-	-	3 513	1 435	1 055	-	-	-						
2.2	604	359	358	-	-	-	7 080	3 220	2 418	-	-	-						
3.1	-	-	-	-	-	-	1 939	2 206	2 220	108	61	54						
3.2	-	-	-	-	-	-	5 594	7 061	7 182	...	...	...						
4.1	277	569	593	22	30	11	2 160	2 845	2 994	209	107	127						
4.2	216	514	531	...	...	15.4	789	1 671	1 854	...	...	...						
5.1	160	312	323	17	19	11	988	1 544	1 665	105	107	127						
5.2	194	475	490	...	...	15.4	656	1 502	1 682	...	...	...						
6.1	232	276	279	1	-	3	1 670	1 729	1 747	33	65	57						
6.2	54	76	79	...	-	3.5	886	1 082	1 115	...	...	...						
7.1	-	-	3	-	-	3	555	600	621	-	25	28						
7.2	-	-	3.5	-	-	3.5	522	610	644	-	...	...						
8.1	232	276	276	1	-	-	1 115	1 129	1 126	33	40	29						
8.2	54	76	76	...	-	-	365	472	471	...	...	...						
9.1	1 216	1 086	1 080	20	4	32	15 251	15 829	15 332	63	193	282						
9.2	76	72	71	...	...	1.0	1 043	...	...	...	...	...						
10.1	299	231	189	2		...	7 540	6 539	6 230	-	-	132						
11.1	23 613	22 145	22 174	850	571	997	287 400	265 611	241 272	5 541	8 690	10 589						
11.2	439	464	471	...	...	26	6 830	6 560	6 304	...	...	...						
12.1	8 443	8 512	8 535	150	344	337	111 100	103 558	101 941	2 785	3 748	4 360						
12.2	139	152	157	...	...	9	2 450	2 310	2 461	...	...	...						
13.1	-	180	180	-	50	-	104 000	70 300	66 756	-	489	3 081						
13.2	-	4	4	-	...	-	2 490	1 760	1 728	-	...	...						
14.1	13 843	11 259	10 615	700	153	392	58 500	57 775	52 425	1 306	2 383	2 430						
14.2	272	248	240	...	...	11	1 560	1 660	1 617	...	...	...						
15.1	1 327	2 194	2 844	-	24	268	13 800	33 978	20 150	1 450	2 070	718						
15.2	27	60	70	-	...	6	330	830	498	...	...	...						
16.1	...	...	280	...	...	-	...	...	-	...	...	-						
16.2	...	...	3	...	...	-	...	...	-	...	...	-						
17.1	...	...	239	...	...	141	...	...	-	...	...	-						
17.2	...	...	4	...	...	3	...	...	-	...	...	-						
18.1	...	...	5	...	...	5	...	...	-	...	...	-						
18.2	...	...	0	...	...	0	...	...	-	...	...	-						
19.1	882	863	866	18	17	36	68 700	76 619	75 314	...	...	...						
19.2	20	23	22	...	...	1	1 810	2 080	2 101	...	...	...						
20.1	24 495	23 008	23 040	868	588	1 033	356 100	342 230	316 586	...	...	...						
20.2	459	487	493	...	...	27	8 640	8 640	8 405	...	...	...						

For notes see page 32.
For code see page 17.

Voir renvois à la page 32.
Voir code à la page 17.

См. примечания на стр. 32.
См. шифр на стр. 17.

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

	GREECE [a] GRECE [a] ГРЕЦИЯ [a]						IRELAND [a] IRLANDE [a] ИРЛАНДИЯ [a]					
	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1.1	234	401	...	...	58	...	263	221	221	...	...	...
1.2	327	454	...	...	71.4	...	197	186	186	...	...	...
2.1	202	279	...	...	-	...	53	-	-	...	...	...
2.2	292	300	...	...	-	...	26	-	-	...	...	...
3.1	-	-	...	-	-	...	-	-	-	...	...	...
3.2	-	-	...	-	-	...	-	-	-	...	...	...
4.1	32	122	...	...	58	...	210	221	221	...	...	...
4.2	35	154	...	...	71.4	...	171	186	186	...	...	...
5.1	28	121	...	...	...	...	197	...	...	...	...	...
5.2	...	154	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6.1	70	111	...	...	3	...	42	86	86	...	...	...
6.2	31	58	...	...	1.5	...	22	22	22	...	...	...
7.1	-	-	-	...	-	-	-	-	-	...	...	...
7.2	-	-	-	...	-	-	-	-	-	...	...	...
8.1	70	111	...	...	3	...	42	86	86	...	...	...
8.2	31	58	...	...	1.5	...	22	22	22	...	...	...
9.1	310	523	...	...	66	...	578	534	518	...	...	...
9.2	20	33	...	...	3.9	...	34	31	31	...	...	...
10.1	120	166	...	...	5	...	248	220	216	...	...	...
11.1	5 780	9 785	...	...	671	...	11 394	10 065	9 812	...	...	...
11.2	118	203	...	...	14.0	...	132	121	121	...	...	...
12.1	...	5 830	...	...	350	...	...	4 684	4 470	...	...	...
12.2	...	124	...	...	6.0	...	...	55	53	...	...	...
13.1	...	1 988	...	...	-	...	...	3 416	3 211	...	...	...
13.2	...	36	...	...	-	...	...	39	37	...	...	...
14.1	...	258	...	...	-	...	...	694	857	...	...	...
14.2	...	6	...	...	-	...	...	10	14	...	...	...
15.1	...	1 709	...	...	321	...	...	...	...	...	...	...
15.2	...	37	...	...	8.0	...	...	...	...	...	...	...
16.1	...	-	...	...	-	...	...	...	...	...	...	...
16.2	...	-	...	...	-	...	...	...	...	...	...	...
17.1	...	1 225	...	...	200	...	...	...	...	...	...	...
17.2	...	20	...	...	3.0	...	...	...	...	...	...	...
18.1	...	200	...	...	-	...	...	...	...	...	...	...
18.2	...	3	...	...	-	...	...	...	...	...	...	...
19.1	-	7	...	...	-	...	175	170	170	...	...	...
19.2	-	...	...	...	-	...	2	2	2	...	...	...
20.1	5 780	9 792	...	...	671	...	11 569	10 235	9 982	...	...	...
20.2	118	204*	...	...	14.0	...	134	123	123	...	...	...

For notes see page 32.
For code see page 17.

Voir renvois à la page 32.
Voir code à la page 17.

См. примечания на стр. 33.
См. шифр на стр. 17.

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

	ITALY			ИТАЛИЯ						ITALIE		
	FS						Others Autres Другие					
	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1.1	4 285	3 689	3 680	89	116	137	385	298	...	...	...	...
1.2	7 447	6 493	6 389	...	...	...	157	...	...	...	...	...
2.1	1 869	1 101	979	-	-	-	190	133	...	...	...	...
2.2	1 878	1 039	916	-	-	-	82	...	...	...	...	...
3.1	1 812	1 805	1 783	41	8	2	101	81	...	...	...	...
3.2	5 318	5 130	5 037	...	...	...	56	...	...	...	...	...
4.1	604	783	918	48	108	135	94	84	...	...	...	...
4.2	251	324	436	...	...	...	19	...	...	...	...	...
5.1	214	240	332	42	46	92	...	60	...	...	...	...
5.2	192	220	316	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6.1	1 449	1 467	1 424	26	11	1	535	537	...	...	...	...
6.2	642	568	560	...	...	...	179	...	...	...	...	...
7.1	428	450	449	7	-	-	243	228	...	...	...	...
7.2	389	331	328	...	-	-	47	...	...	...	...	...
8.1	1 021	1 017	975	19	11	1	292	309	...	...	...	...
8.2	254	236	232	...	...	...	132	...	...	...	...	...
9.1	10 275	10 594	10 694	246	364	301	1 772	993	...	...	...	...
9.2	710	732	732	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10.1	2 897	2 860	2 761	-	121	42	138	162	...	...	...	...
11.1	115 136	121 219	120 826	2 588	3 368	883	3 843	3 331	...	...	...	...
11.2	2 450	2 824	2 836	...	...	...	48	...	...	...	...	...
12.1	50 067	54 008	52 953	493	1 583	295	...	1 184	...	...	...	...
12.2	985	1 138	1 115	...	...	...	...	...	...	...	...	...
13.1	43 348	42 516	41 818	1 333	1 548	292	...	796	...	...	...	...
13.2	994	1 102	1 081	...	...	...	...	...	...	...	...	...
14.1	11 088	11 859	13 219	339	141	98	...	1 011	...	...	...	...
14.2	291	355	394	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15.1	10 633	12 836	12 836	423	96	198	...	...	...	...	...	...
15.2	179	228	247	...	...	...	...	...	...	...	...	...
16.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
16.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
17.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
17.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
19.1	11 024	12 099	12 070	1 134	237	201	155	153	...	...	...	...
19.2	240	282	282	...	...	...	2	...	...	...	...	...
20.1	126 160	133 318	132 896	3 722	3 605	1 084	3 998	3 434	...	...	...	...
20.2	2 690	3 106	3 118	...	...	...	50	...	...	...	...	...

For notes see page 32.
For code see page 17.

Voir renvois à la page 32.
Voir code à la page 17.

См. примечания на стр. 33.
См. шифр на стр. 17.

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

	LUXEMBOURG / LUXEMBOURG / ЛЮКСЕМБУРГ						NETHERLANDS / PAYS-BAS / НИДЕРЛАНДЫ					
	Vehicles at end of year / Véhicules à la fin de l'année / Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year / Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année / Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year / Véhicules à la fin de l'année / Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year / Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année / Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1.1	90	85	85	4	–	–	675	675	674	–	–	–
1.2	155[r]	140	140	...	–	–	618	623	623	–	–	–
2.1	22	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2.2	44	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
3.1	20	20	20	–	–	–	107	107	107	–	–	–
3.2	70	70	70	–	–	–	378	378	378	–	–	–
4.1	48[r]	65[r]	65	4	–	–	568	568	567	–	–	–
4.2	41[r]	70[r]	70	...	–	–	240	245	245	–	–	–
5.1	42	58	58	4	–	–	281	281	280	–	–	–
5.2	34	61[r]	61	...	–	–	192	197	196	–	–	–
6.1	28	28	28	–	–	–	521	552	541	54	30	16
6.2	6	6	6	–	–	–	605	645	640	...	...	14.7
7.1	–	–	–	–	–	–	386	418	416	–	30	16
7.2	–	–	–	–	–	–	515	557	550	–	...	14.7
8.1	28	28	28	–	–	–	135	134	125	54	–	–
8.2	6	6	6	–	–	–	90	88	89	...	–	–
9.1	166	143[r]	142	–	43	...	1 933	1 914	1 864	54	32	26
9.2	11.5	11.1	11.0	–	...	...	118	116	115	...	...	2.3
10.1	75	25	24	–	–	...	410	218	218	–	–	–
11.1	2 909	3 216[r]	3 379	23	101	...	21 665	19 960	18 026	1 209	82	68
11.2	72.6	92.6	98.4	...	...	...	565	534	483	...	...	3.2
12.1	948	940	...	–	–	...	9 079	8 632	7 417	358	–	–
12.2	19.0	22.0	...	–	–	...	214	209	179	...	–	–
13.1	1 021	923	...	–	–	...	8 248	6 543	6 556	45	–	–
13.2	24.0	22.0	...	–	–	...	235	191	190	...	–	–
14.1	832	1 134	...	–	–	...	1 320	1 667	1 360	–	82	18
14.2	26.0	42.0	...	–	–	...	33	46	37	–	...	0.5
15.1	108	219[r]	...	23	101	...	3 018	3 118	2 693	806	–	50
15.2	3.0	6.6	...	...	...	...	83	88	76	...	–	2.7
16.1	...	...	...	...	...	...	...	...	449	...	...	–
16.2	...	...	...	...	...	...	...	...	8.5	...	...	–
17.1	...	...	...	...	...	...	...	...	–	...	...	–
17.2	...	...	...	...	...	...	...	...	–	...	...	–
18.1	...	...	...	...	...	...	...	...	–	...	...	–
18.2	...	...	...	...	...	...	...	...	–	...	...	–
19.1	496	564[r]	534	15	39	...	1 691	1 331	1 310	99	36	15
19.2	20.1	22.8	22.1	...	...	...	45	37	37	...	...	0.4
20.1	3 405	3 780	3 913	38	140	...	23 356	21 291	19 336	1 308	118	41
20.2	92.7	115.4	120.5	...	...	...	610	571	520	...	...	2.7

For notes see page 32.
For code see page 17.

Voir renvois à la page 32.
Voir code à la page 17.

См. примечания на стр. 33.
См. шифр на стр. 17.

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

	NORWAY NORVÈGE НОРВЕГИЯ						PORTUGAL (a) PORTUGAL (a) ПОРТУГАЛИЯ (a)					
	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1.1	384	320	319	5	6	11	424	479	493	1	24	31
1.2	500	534	582	...	...	52.3	477	530	540	...	...	29.7
2.1	182	93	83	-	-	-	328	298	281	-	-	-
2.2	160	84	77	-	-	-	384	347	328	-	-	-
3.1	151	157	163	2	6	8	16	35	35	1	-	-
3.2	290	384	430	...	...	50.9	43	94	94	...	-	-
4.1	51	70	73	3	-	3	80	146	177	-	24	31
4.2	50	66	76	...	-	1.4	50	89	118	-	...	29.7
5.1	51	70	73	3	-	3	44	78	105	-	-	27
5.2	50	66	76	...	-	1.4	43	74	103	-	-	28.7
6.1	181	178	176	-	-	-	133	177[r]	175	11	12	-
6.2	96	96	98	-	-	-	94	120	119	...	...	-
7.1	105	103	103	-	-	-	49	80[r]	80	11	7	-
7.2	74	73	73	-	-	-	74	89	89	...	...	-
8.1	76	75	73	-	-	-	84	97	95	-	5	-
8.2	22	23	25	-	-	-	20	31	30	-	...	-
9.1	1 283	1 191	1 142	24	23	13	1 110	1 162	1 157	63	39	54
9.2	71	66	64	...	...	0.5	68	85[r]	87	...	...	4.9
10.1	188	156	147	-	1	1	308	378	379	-	4	9
11.1	10 554	10 377	10 089	382	462	326	9 113	8 484	8 563	...	...	123
11.2	181	187	184	...	...	6.3	135	130	132	...	...	2.3
12.1	4 024	3 583	3 281	271	-	-	3 668	3 507	3 597	...	...	107
12.2	70	64	59	...	-	-	53	52	54	...	...	2.1
13.1	1 179	712	659	-	-	-	3 085	2 742	2 723	...	...	1
13.2	22	13	12	-	-	-	48	45	45	...	...	0.0
14.1	4 178	4 161	4 049	110	168	114	2 214	2 039	2 032	...	...	-
14.2	72	77	76	...	...	2.1	29	28	28	...	...	-
15.1	1 173	1 921	2 100	-	294	212	146	196	211	...	...	15
15.2	17	33	37	-	...	4.1	4.0	4.6	4.7	...	...	0.2
16.1	...	...	38	...	...	1	-	-	-	-	-	-
16.2	...	...	0.7	...	...	0.0	-	-	-	-	-	-
17.1	...	...	52	...	...	-	...	25	25	...	-	-
17.2	...	...	0.8	...	...	-	...	0.4	0.4	...	-	-
18.1	...	...	33	...	...	16	...	25	25	...	-	-
18.2	...	...	0.5	...	...	0.2	...	0.4	0.4	...	-	-
19.1	403	457	469	-	11	13	908	901	672	12	6	-
19.2	7	9	10	-	...	0.7	17	17	13	...	...	-
20.1	10 957	10 834	10 558	382	473	339	10 021	9 385	9 235	...	...	123
20.2	188	196	194	...	...	7.0	152	147	145	...	...	2.3

For notes see page 32.
For code see page 17.

Voir renvois à la page 32.
Voir code à la page 17.

См. примечания на стр. 33.
См. шифр на стр. 17.

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

	SPAIN			ESPAGNE						ESPAGNE		
	RENFE (a)						Others (b)		Autres (b)	Другие (b)		
	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1.1	3 737	2 272	1 851	87	103	39	...	449	396	...	...	...
1.2	5 772	4 267	3 584	...	223.6	32.9	...	217	...	...	...	...
2.1	3 174	1 310	849	-	-	-	...	258	197	...	...	...
2.2	4 742	2 566	1 842	-	-	-	...	102	...	...	...	...
3.1	340	374[r]	374	22	15	-	...	50	48	...	...	...
3.2	897	1 026[r]	1 026	...	52.5	-	...	23	...	...	...	...
4.1	223	589	628	65	88	39	...	141	151	...	...	...
4.2	133	683	716	...	171.1	32.9	...	92	...	...	...	...
5.1	75	340	379	59	88	39	...	103	...	...	...	...
5.2	74	606[r]	639	...	171.1	32.9	...	65	...	...	...	...
6.1	375	515[r]	605	54	35	102	...	401	385	...	...	...
6.2	305	437[r]	484	...	30.8	55.8	...	125	...	...	...	...
7.1	197	250	293	20	16	50	...	254	229	...	...	...
7.2	245	315	341	...	18.6	31.7	...	96	...	...	...	...
8.1	178	265[r]	312	34	19	52	...	147	156	...	...	...
8.2	60	121[r]	144	...	12.2	24.1	...	29	...	...	...	...
9.1	4 195	3 848	3 891	189	170	234	...	1 318	1 061	...	...	...
9.2	282	294	298	...	13.1	18.7	...	54	44	...	...	...
10.1	2 638	1 572	1 400	63	-	-	...	313	300	...	...	...
11.1	67 875	56 911	54 162	168	685	299	...	12 208	11 454	...	...	...
11.2	1 110	1 027	1 004	...	20.3	15.2	...	153	...	...	...	...
12.1	32 423	28 654	26 690	-	42	-	...	2 152	1 797	...	...	...
12.2	472	473	454	-	1.0	-	...	29	...	...	...	...
13.1	19 715	14 963	14 280	-	-	-	...	2 068	1 799	...	...	...
13.2	361	286	272	-	-	-	...	27	...	...	...	...
14.1	13 361	10 319	10 163	5	494	194	...	3 790	3 578	...	...	...
14.2	211	186	191	...	15.8	10.5	...	36	...	...	...	...
15.1	2 376	2 975	3 029	163	149	105	...	4 198	4 280	...	...	...
15.2	66	83	86	...	3.5	4.7	...	61	...	...	...	...
16.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
16.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
17.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
17.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
19.1	12 739	12 005	...	229	116	...	...	2 247	1 349	...	...	...
19.2	271	299	...	...	2.9	...	...	29	...	...	...	...
20.1	80 614	68 916	...	397	801	...	...	14 455	12 803	...	...	...
20.2	1 381	1 326	...	...	...	...	...	182	...	...	...	...

For notes see page 32.
For code see page 17.

Voir renvois à la page 32.
Voir code à la page 17.

См. примечания на стр. 33.
См. шифр на стр. 17.

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

	SWEDEN — SUEDE — ШВЕЦИЯ											
	SJ						Others — Autres — Другие					
	Vehicles at end of year — Véhicules à la fin de l'année — Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year — Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année — Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year — Véhicules à la fin de l'année — Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year — Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année — Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1.1	1 743	1 590	1 565	67	24	8	...	88	87	...	-	2
1.2	...	...	...	...	...	23.1	...	...	...	...	-	...
2.1	211	63	54	-	-	-	...	2	1	...	-	-
2.2	...	...	...	-	-	-	...	...	...	...	-	-
3.1	893	877	871	12	16	4	...	43	43	...	-	-
3.2	1 973	2 098	2 107	...	...	19.6	...	...	...	...	-	-
4.1	639	650	640	55	8	4	...	43	43	...	-	2
4.2	269	274	275	...	...	3.5	...	...	...	...	-	...
5.1	194	193	196	15	-	2	...	...	...	...	-	-
5.2	172	171	174	...	-	2.9	...	...	...	...	-	-
6.1	629	537	562	4	14	47	...	23	22	...	-	-
6.2	...	149	211	...	...	65.8	...	...	...	...	-	-
7.1	136	133	180	4	5	47	...	21	21	...	-	-
7.2	...	72	137	...	...	65.8	...	...	...	...	-	-
8.1	493	464	382	-	9	-	...	2	1	...	-	-
8.2	...	78	74	-	...	-	...	...	...	...	-	-
9.1	3 292	2 642	2 659	99	74	88	...	81	71	...	-	...
9.2	176	154	149	...	...	11.1	...	5.0	4.1	...	-	...
10.1	858	628	360	-	-	13	...	8	6	...	-	...
11.1	49 382	48 335	48 798	1 517	1 54	1 074	...	3 077	3 057	...	1	152
11.2	1 224	1 298	1 324	...	...	38.0	...	85.0	85.0	...	...	3.0
12.1	15 195	13 843	13 496	1 118	220	313	...	565	551	...	...	2
12.2	318	339	334	...	...	8.0	...	12.0	12.0	...	...	0.0
13.1	750	706	1 941	-	-	-	...			...	...	
13.2	20	20	66	-	-	-	...			...	...	
14.1	25 605	25 615	25 109	256	1 292	475	...	2 512	2 500	...	...	150
14.2	621	656	636	...	...	14.0	...	73.0	73.0	...	...	3.0
15.1	7 832	8 171	6 825	143	30	186	...			...	...	
15.2	264	283	259	...	...	13.6	...			...	...	
16.1	...	...	1 119	...	...	106	...	...	...	...	...	...
16.2	...	...	24	...	...	3.0	...	...	...	...	...	...
17.1	...	...	252	...	...	-	...	...	...	...	...	...
17.2	...	...	4	...	...	-	...	...	...	...	...	...
18.1	...	...	56	...	...	-	...	...	...	...	...	...
18.2	...	...	1	...	...	-	...	...	...	...	...	...
19.1	4 757	5 274	5 265	161	281	41	...	...	...	...	...	...
19.2	122	147	147	...	...	2.[illegible]	...	...	...	...	...	...
20.1	54 139	53 609	54 063	1 678	1 323	1 115	...	...	...	...	...	...
20.2	1 346	1 445	1 471	...	...	40.[illegible]	...	...	...	...	...	...

For notes see page 32.
For code see page 17.

Voir renvois à la page 32.
Voir code à la page 17.

См. примечания на стр. 33.
См. шифр на стр. 17.

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

	SWITZERLAND / SUISSE / ШВЕЙЦАРИЯ											
	SBB-CFF						BLS					
	Vehicles at end of year / Véhicules à la fin de l'année / Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year / Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année / Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year / Véhicules à la fin de l'année / Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year / Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année / Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1.1	1 168	1 239	1 271	55	56	59	62	69	68	2	5	2
1.2	2 052	2 449	2 529	...	...	135.8	137	165	161	...	...	...
2.1	76	6	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
2.2	67	8	-	-	-	-	1.2	-	-	-	-	-
3.1	911	1 026	1 056	9	56	51	54	60	57	1	5	-
3.2	1 932	2 369	2 450	...	...	128.8	135	164	160	...	...	-
4.1	181	207	215	46	-	8	7	9	11	1	-	2
4.2	53	72	79	...	...	7.0	0.6	0.8	1.0	...	-	...
5.1	63	83	91	24	-	8	-	-	-	-	-	-
5.2	44	62	69	...	...	7.0	-	-	-	-	-	-
6.1	123	211	207	3	6	-	26	31	31	-	-	-
6.2	172	445	441	...	...	-	30	40	40	-	-	-
7.1	120	208	204	3	6	-	26	31	31	-	-	-
7.2	169	441	437	...	...	-	30	40	40	-	-	-
8.1	3	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8.2	3.8	3.8	3.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9.1	3 749	3 706	3 768	175	154	142	175	159	159	12	6	-
9.2	252	256	261	...	...	10.2	14	13	13	...	...	-
10.1	662	651	643	7	12	6	39	42	42	3	-	-
11.1	25 191	25 809	25 792	857	942	794	386	361	363	10	-	13
11.2	546	576	589	...	...	76.5	6	6.4	6.5	...	-	0.3
12.1	13 820	14 060	13 524	198	493	115	271	271	270	-	-	-
12.2	274	281	272	...	...	3.0	4.4	4.4	4.4	-	-	-
13.1	5 350	4 995	4 912	162	111	-	80	55	45	-	-	-
13.2	124	123	12.2	...	...	-	1.2	1.5	1.3	-	-	-
14.1	3 634	3 354	3 822	360	162	479	-	-	-	-	-	-
14.2	83	81	101	...	...	19.8	-	-	-	-	-	-
15.1	2 387	3 400	3 534	137	176	200	35	35	48	10	-	13
15.2	65	90	94	...	...	53.7	0.5	0.5	0.8	...	-	0.3
16.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	-	...
16.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	-	...
17.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	-	...
17.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	-	...
18.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	-	...
18.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	-	...
19.1	5 539	6 739	6 703	705	215	137	3	3	-	-	-	-
19.2	136	199	225	...	...	7.0	0.01	0.01	-	-	-	-
20.1	30 730	32 548	32 495	1 562	1 157	931	389	364	363	10	-	13
20.2	682	775	814	...	...	83.5	6.1	6.4	6.5	...	-	0.3

For notes see page 32.
For code see page 17.

Voir renvois à la page 32.
Voir code à la page 17.

См. примечания на стр. 33.
См. шифр на стр. 17.

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

	TURKEY TURQUIE ТУРЦИЯ						UNITED KINGDOM [a] ROYAUME-UNI [a] СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО [a]					
	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1.1	943	966	963	...	...	...	11 304	5 449[r]	4 708	400	64	4
1.2	1 433	1 502	1 496	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2.1	873	857	852	...	...	...	7 050	362	3	2	-	-
2.2	1 380	1 363	1 358	...	...	...	...	...	...	...	-	-
3.1	3	3	3	...	...	...	194	341	329	16	1	-
3.2	6.6	6.6	6.6	...	...	...	...	...	...	...	...	-
4.1	67	106	108	...	...	...	4 060	4 746[r]	4 376	382	63	4
4.2	46	130	131	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.1	67	106	...	...	...	...	...	...	-	...	...	-
5.2	46	130	...	...	...	...	...	...	-	...	...	-
6.1	90	86	86	...	...	...	5 470[b]	5 431[b]	5 259[b]	153	...	-
6.2	76	74	74	...	...	...	...	...	...	...	...	-
7.1	30	30	30	...	...	...	3 006[b]	3 062[b]	2 984[b]	113	...	-
7.2	41	41	41	...	...	...	...	...	...	...	...	-
8.1	60	56	56	...	...	...	2 464[b]	2 369[b]	2 275[b]	40	...	-
8.2	34	32	32	...	...	...	...	...	...	...	...	-
9.1	1 473	1 463	1 507	...	10	...	31 598	20 787	19 544	530	470	318
9.2	84	85	89	...	...	...	1 809	1 248	1 191	...	...	...
10.1	496	472	...	100	...	...	24 841	15 549	14 397	13	12	36
11.1	16 086	16 486	16 779	348	518	...	708 846	458 475	430 275	3 001	1 590	2 120
11.2	336	377	392	...	...	...	11 530	7 890	7 474	...	...	...
12.1	8 879	8 428	8 773	348	151	...	116 032	69 315	65 773	...	-	104
12.2	167	161	...	...	...	...	1 444	...	848	...	-	...
13.1	4 991	5 344	5 374	-	202	...				...	...	...
13.2	105	120	...	-	...	...				...	...	...
14.1	1 418	1 655	1 618	-	65	...	592 814	389 160	364 502	...	...	...
14.2	36	52	...	-	...	...	10 086	...	6 626	...	...	...
15.1	798	1 059	1 014	...	100	...				...	...	...
15.2	28	44	...	...	...	...				...	...	...
16.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
16.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
17.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
17.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
19.1	1 465	1 320	...	8	...	...	22 000*	25 000	25 300	...	...	...
19.2	50*	44*	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
20.1	17 551	17 807	...	356	...	...	730 000	483 500	455 600	...	...	...
20.2	386*	421*	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

For notes see page 32.
For code see page 17.

Voir renvois à la page 32.
Voir code à la page 17.

См. примечания на стр. 33.
См. шифр на стр. 17.

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

	WESTERN GERMANY — DB			ALLEMAGNE OCCIDENTALE — DB			ЗАПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ — DB		
	Vehicles at end of year / Véhicules à la fin de l'année / Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year / Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année / Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года			Others / Autres / Другие — Vehicles at end of year / Véhicules à la fin de l'année / Весь парк к концу года			Others / Autres / Другие — New vehicles placed in service during year / Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année / Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1.1	10 350	8 427	8 096	592	2[illegible]	2[illegible]1	...	526	512	...	25	...
1.2	16 727	16 339	16 012	...	...	...	...	256	266	...	...	...
2.1	5 822	2 [illegible]03	1 995	-	-	-	...	47	42	...	-	...
2.2	8 939	4 [illegible]31	3 473	-	-	-	...	25	24	...	-	...
3.1	1 531	2 12[illegible]	2 188	220	1[illegible]	[illegible]	...	40	36	...	13	...
3.2	6 426	9 400	9 750	...	...	...	...	21	14	...	...	...
4.1	2 997	3 782	3 913	372	91	[illegible]2	...	439	434	...	12	...
4.2	1 362	2 606	2 789	...	...	...	...	310	309	...	...	...
5.1	1 600	2 179	2 307	307	...	[illegible]	...	262	[illegible]	...	...	...
5.2	1 209	2 [illegible]	2 543	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6.1	1 456	1 638	1 610	44	14	7	...	373	[illegible]	...	9[illegible]	...
6.2	564	940	953	...	...	...	...	99	114	...	...	...
7.1	426	611	613	44	14	6	...	158	170	...	69	...
7.2	365	675	679	...	...	...	...	46	60	...	...	...
8.1	1 030	1 027	997	-	-	1	...	215	212	...	24	...
8.2	199	265	274	-	-	...	...	53	54	...	...	...
9.1	22 576	22 079	21 766	489	517	387	...	1 001	949	...	51	...
9.2	1 400	1 429	1 416	...	...	...	...	56	55	...	...	...
10.1	4 102	3 003	2 845	55	1	14	...	125	119	...	3	...
11.1	276 700	275 626	270 346	7 246	1 605	4 806	...	4 965	4 [illegible]79	...	91	67
11.2	6 779	7 663(a)	[illegible] 576(a)	...	...	[illegible]	...	143	15[illegible]	...	...	...
12.1	101 315	115 709	[illegible]834	2 975	1 [illegible]	[illegible]	...	547	4[illegible]	...	[illegible]	[illegible]
12.2	2 145	2 787(a)	[illegible] 046(a)	...	...	[illegible]	...	5	[illegible]	...	...	...
13.1	115 113	100 279	[illegible] 40[illegible]	1 278	1[illegible]	-	...	1 783	[illegible]	...	5	13
13.2	[illegible]	2 987(a)	[illegible] 402(a)	...	...	-	...	41	[illegible]	...	...	...
14.1	51 610	[illegible] 77[illegible]	4[illegible] 509	2 822	9[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	...	25	7
14.2	1 438	1 654(a)	1 488(a)	...	...	[illegible]4	...	[illegible]	[illegible]	...	...	...
15.1	4 949	[illegible] 867	[illegible] 600	171	280	1 [illegible]	...	1 [illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]
15.2	1[illegible]	[illegible](a)	[illegible]4(a)	...	...	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	...	...	...
16.1	...	...		...	...		...	...	...	...	...	...
16.2	...	...		...	...		...	...	...	...	...	...
17.1	...	...	[illegible]	...	...	[illegible]	...	...	...	...	...	...
17.2	...	...	[illegible](a)	...	...	[illegible]	...	...	...	...	...	...
18.1	...	...		...	...		...	...	...	...	...	...
18.2	...	...		...	...		...	...	...	...	...	...
19.1	42 [illegible]	42 018	[illegible]	...	...	...	...	...	1 [illegible]	...	...	...
19.2	1 [illegible]	1 215	1 [illegible]	...	...	...	...	...	[illegible]	...	...	...
20.1	320 662	317 644	[illegible] 677	...	...	...	...	...	[illegible]	...	...	...
20.2	7 860	8 878	[illegible] 7[illegible]	...	...	...	...	...	13[illegible]	...	...	...

For notes see page 32.
For code see page 17.

Voir renvois à la page 32.
Voir code à la page 17.

См. примечания на стр. 33.
См. шифр на стр. 17.

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

	YUGOSLAVIA — YOUGOSLAVIE — ЮГОСЛАВИЯ						UNITED STATES — ÉTATS-UNIS — СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ					
	Vehicles at end of year — Véhicules à la fin de l'année — Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year — Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année — Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year — Véhicules à la fin de l'année — Весь парк к концу года			New vehicles placed in service during year — Nouveaux véhicules mis en service pendant l'année — Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1.1	2 294	2 103	1 996	24	61	61	...	...	...	...	...	...
1.2	1 786	1 892	2 008	...	...	222.6	...	...	...	...	...	...
2.1	2 073	1 719	1 554	-	-	-	36	21	...	...	...	...
2.2	1 407	1 238	1 127	-	-	-	...	...	...	...	...	...
3.1	44	71	122	8	19	51	429(a)	321(a)	...	...	...	...
3.2	139	264	479	...	...	210.9	...	...	...	...	...	...
4.1	177	313	320	16	42	10	27 984(a)	27 317(a)	27 050(a)	...	...	...
4.2	240	390	402	...	...	11.8	...	...	...	...	...	...
5.1	177	313	320	16	42	10	...	...	...	...	...	...
5.2	240	390	402	...	...	11.8	...	...	...	...	...	...
6.1	237	288	303	48	14	19	...	...	...	...	...	...
6.2	45	87	95	...	...	7.0	...	...	...	...	...	...
7.1	4	26	26	-	-	-	...	...	...	...	...	...
7.2	2.8	36	36	-	-	-	...	...	...	...	...	...
8.1	233	262	277	48	14	19	...	...	...	...	...	...
8.2	42	51	59	...	...	7.0	...	...	...	...	...	...
9.1	4 530	4 226	4 040	17	108	107	13 732	8 500	...	...	...	...
9.2	250	253	247	...	...	7.0	...	...	...	...	...	...
10.1	1 224	1 020	926	-	30	-	...	...	...	...	...	...
11.1	72 232	68 569	64 618	1 227	22	779	1 817 026	1 814 000	...	48 255	70 000	...
11.2	1 447	1 423	1 376	...	...	23.0	...	...	...	...	...	...
12.1	24 939	23 688	21 951	-	-	424	...	...	...	...	...	...
12.2	439	428	406	-	-	12.0	...	...	...	...	...	...
13.1	35 236	33 421	30 389	1 226	-	325	...	...	...	...	...	...
13.2	748	742	689	...	-	10.0	...	...	...	...	...	...
14.1	8 464	7 327	6 021	1	-	-	...	...	...	...	...	...
14.2	175	155	134	...	-	-	...	...	...	...	...	...
15.1	3 593	4 133	6 257	-	22	30	...	...	...	...	...	...
15.2	85	98	147	-	...	1.0	...	...	...	...	...	...
16.1	...	...	-	-	-	-	...	...	...	...	...	...
16.2	...	...	-	-	-	-	...	...	...	...	...	...
17.1	...	...	647	-	...	-	...	...	...	...	...	...
17.2	...	...	13	-	...	-	...	...	...	...	...	...
18.1	...	...	-	-	...	-	...	...	...	...	...	...
18.2	...	...	-	-	...	-	...	...	...	...	...	...
19.1	-	-	-	-	-	-	...	...	...	...	...	...
19.2	-	-	-	-	-	-	...	...	...	...	...	...
20.1	72 232	68 569	64 618	1 227	22	779	...	...	...	...	...	...
20.2	1 447	1 423	1 376	...	...	23.0	...	...	...	...	...	...

For notes see page 32.
For code see page 17.

Voir renvois à la page 32.
Voir code à la page 17.

См. примечания на стр. 33.
См. шифр на стр. 17.

NOTES TO TABLE 7

AUSTRIA

(a) Excluding unserviceable stored stock.
(b) Including some steam rail motor vehicles.
(c) In 1967, 769 wagons were taken over by ÖBB from private owners.
(d) Excluding 619 hired wagons.

GREECE

(a) In 1965 private railways were incorporated in the state system. Figures for 1963 are therefore not comparable with those for 1967.

IRELAND

(a) Position at 31 March.

PORTUGAL

(a) Data for Sociedade Estoril (SE) are included in 1967 and 1968.

SPAIN

(a) Broad gauge.
(b) Narrow gauge.

UNITED KINGDOM

(a) Great Britain.
(b) Number of units.

WESTERN GERMANY

(a) Capacity based on UIC maximum load category B in 1963 and on category C in 1967. These categories relate to the weights which tracks can carry and are determined in relation to maximum weight per axle and per linear metre. Category B is based on a maximum axle weight of 18 tons and category C on a weight of 20 tons; the maximum permissible load of a normal two-axled wagon under category C will thus be 4 tons greater than under category B.

UNITED STATES

(a) Number of units.

NOTES DU TABLEAU 7

ALLEMAGNE OCCIDENTALE

(a) Capacité d'après les catégories de charge maximale de l'UIC, B en 1963 et C en 1967. Ces catégories se rapportent aux charges que les wagons peuvent transporter et sont fixées par rapport au poids maximal par essieu et par mètre courant. La catégorie B se réfère à un poids maximal par essieu de 18 tonnes, la catégorie C à un poids maximal de 20 tonnes. La charge maximale permise sur un wagon courant à deux essieux de la catégorie C est donc de 4 tonnes plus élevée que sur un wagon de la catégorie B.

AUTRICHE

(a) Non compris du matériel garé en mauvais état.
(b) Y compris quelques automotrices à vapeur.
(c) En 1967, 769 wagons de particuliers ont été transférés aux ÖBB.
(d) A l'exclusion de 619 wagons loués.

ESPAGNE

(a) Voie large.
(b) Voie étroite.

GRÈCE

(a) En 1965, les chemins de fer privés on été incorporés dans le réseau d'Etat. Les données de 1963 ne sont donc pas comparables avec celles de l'année 1967.

IRLANDE

(a) Situation au 31 mars.

PORTUGAL

(a) En 1967 et 1968, y compris les données pour la Sociedade Estoril (SE).

ROYAUME-UNI

(a) Grande Bretagne.
(b) Nombre d'éléments.

ÉTATS-UNIS

(a) Nombre d'éléments.

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ 7

АВСТРИЯ

(1) Исключая подвижной состав, непригодный к эксплуатации.
(2) Включая некоторые паро-автомотрисы.
(3) В 1967 году, 769 вагонов были взяты ОВВ от частных владельцев.
(4) За исключением 619 арендованных вагонов.

БЕЛЬГИЯ

(1) В 1965 году, железные дороги, которые классифицировались ранее как частные, включены в графу государственных железных дорог. Поэтому данные за 1963 год несопоставимы с данными за 1967 год.

ЗАПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ

(a) Грузоподъемность, определенная на основании максимальной нагрузки категории B в 1963 году и категории C в 1967 году (в соответствии с классификацией МСЖД). Эти категории основаны на весе грузов, которые может перевезти вагон, и определяются в соответствии с максимальной нагрузкой на ось и на линейный метр. Категория B исходит из максимальной нагрузки на ось в размере 18 тонн, а категория C - из максимальной нагрузки в размере 20 тонн; таким образом, максимально допустимая нагрузка обычно двухосного вагона категории C будет на 4 тонны выше соответствующей нагрузки вагона категории B.

ИРЛАНДИЯ

(a) По состоянию на 31 марта.

ИСПАНИЯ

(a) Широкая колея.
(b) Узкая колея.

ПОРТУГАЛИЯ

(a) Данные за SE включены в 1967 и 1968 год.

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

(a) Великобритания.
(b) Число единиц.

СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ

(a) Число единиц.

Railways — Chemins de fer — Железные дороги

7. Mobile equipment[1] — 7. Equipement mobile[1] — 7. Подвижной состав[1]

1.1	Locomotives — Total		Number	1 000 hp	Locomotives — Total		Nombre	1 000 cv	Локомотивы — Всего	Число / 1000 л. с.
1.2										
2.1	of which	Steam locomotives	Number	1 000 hp	dont	Locomotives à vapeur	Nombre	1 000 cv	в том числе: Паровозы	Число / 1000 л. с.
2.2										
3.1		Electric locomotives	Number	1 000 hp		Locomotives électriques	Nombre	1 000 cv	Электровозы	Число / 1000 л. с.
3.2										
4.1		Diesel and special-system locomotives — Total	Number	1 000 hp		Locomotives diesel et à système spécial — Total	Nombre	1 000 cv	Тепловозы и локомотивы особых систем — Всего	Число / 1000 л. с.
4.2										
5.1		Diesel and special-system locomotives — over 350 hp	Number	1 000 hp		Locomotives diesel et à système spécial de plus de 350 cv	Nombre	1 000 cv	Тепловозы и локомотивы особых систем свыше 350 л. с.	Число / 1000 л. с.
5.2										
6.1	Rail motor vehicles — Total		Number	1 000 hp	Automotrices — Total		Nombre	1 000 cv	Автомотрисы — Всего	Число / 1000 л. с.
6.2										
7.1	of which	Electric rail motor vehicles	Number	1 000 hp	dont	Automotrices électriques	Nombre	1 000 cv	в том числе: Электромотрисы	Число / 1000 л. с.
7.2										
8.1		Diesel and special-system rail motor vehicles	Number	1 000 hp		Automotrices diesel et à système spécial	Nombre	1 000 cv	Дизельные и особые автомотрисы	Число / 1000 л. с.
8.2										
9.1	Passenger carriages		Number	1 000 seats	Voitures à voyageurs		Nombre	1 000 pl. assises	Пассажирские вагоны	Число / 1000 сид. мест
9.2										
10.1	Vans		Number		Fourgons		Nombre		Багажные вагоны	Число
11.1	Railway administrations' wagons — Total		Number		Wagons des administrations des chemins de fer — Total		Nombre		Грузовые вагоны, принадлежащие железным дорогам — Всего	Число
11.2			Capacity	1 000 t			Capac.	1 000 t		Грузопод. 1000 т
12.1	of which	Covered	Number		dont	Couverts	Nombre		в том числе: Крытые вагоны	Число
12.2			Capacity	1 000 t			Capac.	1 000 t		Грузопод. 1000 т
13.1		High-sided	Number			Tombereaux	Nombre		Полувагоны	Число
13.2			Capacity	1 000 t			Capac.	1 000 t		Грузопод. 1000 т
14.1		Flat	Number			Plats	Nombre		Вагоны-платформы	Число
14.2			Capacity	1 000 t			Capac.	1 000 t		Грузопод. 1000 т
15.1		Special wagons	Number			Wagons spéciaux	Nombre		Специальные вагоны	Число
15.2			Capacity	1 000 t			Capac.	1 000 t		Грузопод. 1000 т
16.1		of which: Insulated	Number		dont	Isothermes	Nombre		из них: Изотермические вагоны	Число
16.2			Capacity	1 000 t			Capac.	1 000 t		Грузопод. 1000 т
17.1		Refrigerated	Number			Réfrigérants	Nombre		Вагоны-ледники	Число
17.2			Capacity	1 000 t			Capac.	1 000 t		Грузопод. 1000 т
18.1		Mechanically refrigerated	Number			Frigorifiques	Nombre		Вагоны-холодильники	Число
18.2			Capacity	1 000 t			Capac.	1 000 t		Грузопод. 1000 т
19.1	Private owners' wagons		Number		Wagons à usage privé		Nombre		Частновладельческие вагоны	Число
19.2			Capacity	1 000 t			Capac.	1 000 t		Грузопод. 1000 т
20.1	All wagons (11.1 + 19.1)		Number		Ensemble des wagons (11.1 + 19.1)		Nombre		Все вагоны 11.1 + 19.1	Число
20.2	(11.2 + 19.2)		Capacity	1 000 t	(11.2 + 19.2)		Capac.	1 000 t	11.2 + 19.2	Грузопод. 1000 т

(1) Unless otherwise stated, data refer to the main-line system in each country (see table 6).

(1) Sauf indication contraire, les données se réfèrent au réseau principal de chaque pays (voir tableau 6).

(1) Если нет иного указания, данные относятся к главной сети каждой страны (см. таблицу 6).

Railways

8. Passenger and freight traffic and transport [a]

Chemins de fer

8. Transport de voyageurs et de marchandises [a]

Железные дороги

8. Пассажирское и грузовое движение и перевозки [a]

1	Passenger traffic and transport	Passenger-train-kilometres	Million	Transport de voyageurs	Trains-kilomètres-voyageurs	Millions	Пассажирск. движ. и перевозки	Пассажирские поездо-километры	Миллионы
2		Passengers carried			Voyageurs transportés			Перевезенные пассажиры	
3		Passenger-kilometres			Voyageurs-kilomètres			Пассажиро-километры	
4		Average length of journey	km		Parcours moyen	km		Средний пробег	Км
5	Freight traffic and transport	Freight-train-kilometres	Million	Transport de marchandises	Trains-kilomètres-marchandises	Millions	Грузовое движение и перевозки	Грузовые поездо-километры	Миллионы
6		Wagons loaded on system	Thousand		Wagons chargés sur le réseau	Milliers		Вагоны, погруженнные на данной сети	Тысячи
7		Wagons entered loaded from abroad			Wagons entrés chargés de l'étrang.			Вагоны, прибыв. нагруженными из заграницы	
8		Goods loaded	Million tons		Marchandises chargées	Millions de tonnes		Погруженные грузы	Миллионы тонн
9		Goods entered, excl. those in transit			Marchandises entrées, non compris celles en transit			Прибывшие грузы, за исключением транзитных	
10		Goods carried in transit			Marchandises en transit			Грузы, следующие сквозным транзитом	
11		Goods carried — Total			Marchandises transportées — Total			Перевезенные грузы — Всего	
11.1			Index			Indice			Индекс
12		Ton-kilometres	Million		Tonnes-kilomètres	Millions		Тонно-километры	Миллионы
12.1			Index			Indice			Индекс
13		Average length of haul per ton	km		Parcours moyen d'une tonne	km		Среднее расстояние перевозки одной тонны	Км
14		Average wagon load	Ton		Chargement moyen d'un wagon	Tonnes		Средняя нагрузка вагона	Тонны
15		Average wagon capacity			Capacité moyenne d'un wagon			Средняя грузоподъемность вагона	
16		Average wagon turn-round time	Day		Durée moyenne de rotation d'un wagon	Jours		Средняя продолжительность оборота вагона	Сутки
17		Goods entered, including transit, as a % of total goods carried	%		Marchandises entrées, y compris le transit, en % du total de marchandises transportées	%		Ввезенные грузы, включая транзитные, в % к общему тоннажу перевезенных грузов	%
18		Ton-kilometres of goods entered, includ. transit, as a % of total ton-km			Tonnes-kilomètres de marchandises entrées, y compris le transit, en % du total des tonnes-km			Тонно-километры, включая транзитные, в % к общему количеству тонно-километров	

TABLE 8

TABLEAU 8

ТАБЛИЦА 8

	ALBANIA / АЛБАНИЯ / ALBANIE			AUSTRIA / АВСТРИЯ / AUTRICHE						BELGIUM / БЕЛЬГИЯ / BELGIQUE		
				ÖBB			Others	Autres	Другие			
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	...	...	...	50.6	52.8	53.3	3.7	3.7	...	58.3	57.8	57.7
2	2.8	4.0	...	179.9	164.4	162.8	13.6	12.9	...	192.1	212.7	203.2
3	92	146	...	6 642	5 773	5 607	220	200	...	8 057	7 670	7 330
4	32	36	...	37	35	34	16	15	...	42	36	36
5	...	...	...	30.2	30.6	30.6	...	...	...	22.2	20.5	21.5
6	...	...	...	1 944	1 681	1 609	...	...	...	2 570	2 126	2 177
7	...	...	...	971	919	942	...	...	...	815	706	778
8	...	...	...	32.0	28.7	28.2	...	...	...	47.4	44.4	46.8
9	...	...	...	10.3	9.9	10.5	...	...	...	11.5	12.3	13.5
10	...	...	...	6.4	6.3	6.4	...	...	...	8.8	5.0	5.4
11	1.1	2.0	...	49.4[r]	45.5	45.5	6.1	5.3	...	67.6	61.7	65.7
11.1	100	174	...	100	92	92	100	87	...	100	91	97
12	63	123	...	8 355[r]	8 377[r]	8 295	159	136	...	7 017	6 258	6 864
12.1	100	196	...	100	100	99	100	85	...	100	89	98
13	55	62	...	169[r]	184[r]	182	26	26	...	104	101	104
14	...	...	...	17.0	16.8	17.0	...	...	...	20.0	21.8	22.2
15	...	...	...	24.1	24.6	24.8	...	...	...	23.3	25.8	26.7
16	...	...	...	5.5	5.8	6.0	...	...	...	6.5	7.0	6.1
17	...	...	...	33.9	35.6	37.0	...	...	...	30.0	28.0	28.8
18	...	...	...	40.3	41.4	41.9	...	...	...	46.9	42.6	42.6

	BULGARIA / БОЛГАРИЯ / BULGARIE			CZECHOSLOVAKIA TCHECOSLOVAQUIE / ЧЕХОСЛОВАКИЯ			DENMARK / ДАНИЯ / DANEMARK					
							DSB			Others(b)	Autres(b)	Другие(b)
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	15.4	19.5	22.2	121.9	127.4	128.3	31.1	32.0	32.7	...	...	...
2	82.5	100.4	101.1	564.2	578.1	549.1	111.9	113.6	113.5	9.5	7.9	...
3	4 021	5 429	5 707	19 037	19 750	18 965	3222	3 085	3 223	171	146	...
4	49	54	56	34	34	34	29	27	28	18	18	...
5	17.7	22.5	23.3	91.9	100.5	102.5	9.2	8.2	8.1	...	...	...
6	2 481	3 218	3 184	8 161	8 976	8 910	732	644	595	...	...	...
7	...	...	...	2 626	2 887	2 962	229	231	231	...	...	...
8	...	61.3	...	178.9	196.8	195.8	5.4	4.4	4.1	...	...	...
9	...	1.8	1.5	12.3	19.8	21.9	1.4(c)	1.6(c)	1.6(c)	...	...	...
10	...	0.2	0.2	10.8	10.6	10.6	0.8(c)	0.9(c)	0.9(c)	...	...	...
11	43.5	63.1	62.8	202.0	227.1	228.2	8.0	7.3	7.1	1.3	1.0	...
11.1	100	145	144	100	112	113	100	91	88	100	77	...
12	8 573	11 719	12 198	48 060	52 506	52 698	1619	1 504	1 477	28	22	...
12.1	100	137	142	100	109	110	100	93	91	100	78	...
13	197	186	194	238	231	231	202	206	209	21	23	...
14	17.5	19.6	19.7	...	19.1	19.2	8.3	8.3	8.6	...	...	...
15	...	...	...	...	...	25.1	20.0	22.4	22.9	...	...	...
16	...	...	3.4	...	...	4.0	5.3	5.6	5.0	...	...	...
17	...	3.1	2.6	11.4	13.3	14.2	28.1(c)(d)	33.2(c)(d)	34.5(c)(d)	...	...	...
18	...	3.8	4.1	14.4	15.6	15.8	32.4(c)(d)	34.5(c)(d)	35.5(c)(d)	...	...	...

For notes see page 39.
For code see page 17.

Voir renvois à la page 39.
Voir code à la page 17.

См. примечания на стр. 39.
См. шифр на стр. 17.

TABLE 8 TABLEAU 8 ТАБЛИЦА 8

	EASTERN GERMANY ALLEMAGNE OR. ВОСТОЧНАЯ ГЕРМАНИЯ			FINLAND ФИНЛЯНДИЯ VR			Others(b) Autres(b) Другие(b)		FINLANDE	FRANCE ФРАНЦИЯ		FRANCE
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	131.6	139.3	142.9	25.8	26.4	22.2	-	-	-	220.6	234.5	227.9
2	666.0	649.0	634.0	30.9	30.3	27.6	-	-	-	599.0	626.6	578.5
3	16 263	17 462	17 098	1 953	2 153	2 201	-	-	-	36 760	38 180	35 870
4	24	27	27	63	71	80	-	-	-	61	61	62
5	105.9	106.1	105.0	17.9	18.5	18.1	...	0.06	0.05	211.8	205.6	202.5
6	...	...	...	1 500	1 513	1 442	...	...	...	12 826	10 052	9 447
7	...	...	...	91	184	171	...	...	...	1 142	930	980
8	229.5	222.6	222.8	16.2	17.9	18.4	...	0.91	0.87	198.5(b)	209.6(b)	209.0(b)
9	...	23.1	23.1	1.7	3.5	2.7	...	0.00	0.00	21.1	16.4	17.3
10	...	4.3	5.1	0.0	0.0	0.0	...	-	-	2.3	2.6	2.7
11	241.0r	239.7r	240.5	19.0r	22.3r	22.0	0.78	0.91	0.88	255.1r	242.1r	240.9
11.1	100	99	100	100	117	116	100	117	113	100	95	94
12	37 631r	38 499r	38 535	5 112r(e)	5 739r(e)	5 744(e)	7.42	6.00	6.00	66 172r	65 456r	65 209
12.1	100	102	102	100	112r	112	100	81	81	100	99	99
13	156r	161r	160	270r	258r	261	9	7	7	259r	270r	271
14	...	17.5	17.9	11.4	12.8	13.8	...	...	...	17.2	20.8	22.0
15	...	...	...	18.7	21.2	20.1	...	...	...	24.3	25.2	26.5
16	3.5	3.9	4.0	6.1	5.6	5.2	...	...	...	9.1	11.2	11.0
17	...	11.4	11.7	9.0	15.9	12.4	...	...	...	9.2	7.9	8.3
18	...	14.8	15.4	...	14.9	13.9	...	...	...	...	...	...

	GREECE (b)(f) ГРЕЦИЯ (b)(f) GRÈCE (b)(f)			HUNGARY ВЕНГРИЯ HONGRIE			IRELAND (b)(c) ИРЛАНДИЯ (b)(c) IRLANDE (b)(c)			ITALY ИТАЛИЯ FS ITALIE		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	...	14.1	...	60.0	66.1	67.5	8.1	6.5	6.2	187.6	185.0	187.6
2	...	10.4	...	504.3	556.8	557.8	9.8	9.3	8.9	362.4	324.2	323.7
3	1 007	1 050	...	15 513	16 733	16 480	542	556	546	29 143	27 970	28 923
4	...	101	...	31	30	30	55	60	61	80	86	89
5	...	3.8	...	34.9	36.9	36.9	4.4	4.1	4.3	69.4	62.3	60.4
6	...	149	...	...	...	...	...	...	...	3 866	3 228	3 194
7	...	61	...	...	...	...	...	...	...	875	924	887
8	...	1.8	...	89.0	99.5	98.0	...	...	...	51.2	45.0	45.3
9	...	0.3	0.4	12.4	14.7	15.4	...	...	...	13.5(g)	15.2	15.0
10	...	0.4	0.5	8.3	10.5	10.4	...	...	...	...	0.4	0.3
11	...	2.5	2.5	102.9	115.5	113.5	2.6	2.8	3.0	64.8	61.8	61.7
11.1	...	...	...	100	112	110	100	106	116	100	95	95
12	...	563	548	15 346	18 494	18 325	357	434	504	17 002	17 972	18 012
12.1	...	...	...	100	121	119	100	122	141	100	106	106
13	...	223	219	149	160	161	135	156	165	262	291	292
14	...	12.0	...	...	...	...	...	...	...	14.4	14.9	15.1
15	...	22.5	...	...	...	...	11.6	12.0	12.3	21.3	23.3	23.5
16	...	17.0	...	...	...	...	...	...	...	10.0	11.9	11.9
17	...	26.7r	34.1	20.1	21.9	23.1	...	...	...	20.8	25.2	24.3
18	...	21.0	27.6	32.7	34.2	36.0	...	...	...	21.6	18.6	18.1

For notes see page 39.
For code see page 17.

Voir renvois à la page 39.
Voir code à la page 17.

См. примечания на стр. 39.
См. шифр на стр. 17.

TABLE 8 TABLEAU 8 ТАБЛИЦА 8

	ITALY / ИТАЛИЯ / ITALIE			LUXEMBOURG (b) / ЛЮКСЕМБУРГ (b) / LUXEMBOURG (b)			NETHERLANDS / НИДЕРЛАНДЫ / PAYS-BAS			NORWAY (h) / НОРВЕГИЯ (h) / NORVÈGE (h)		
	Others / Autres / Другие											
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	34.8	34.2	...	3.0	2.9	2.8	55.6	62.2	66.2	24.6	22.6	22.9
2	161.3	134.3	...	8.3	9.3	9.2	198.8	183.7	180.3	38.8	32.4	30.4
3	2 846	2 500	...	186	204	202	7 911	7 412	7 355	1 758	1 708	1 643
4	18	19	...	22	22	22	40	40	41	45	53	54
5	1.6	1.4	...	1.4	1.3	...	19.3	18.5	17.8	8.4	9.7	9.6
6	...	...	...	269	237r	257	1 540	1 215	1 132	666	665	636
7	...	...	...	419	315	341	395	352	369	49	79	86
8	...	...	...	7.2	6.7	...	24.9	19.8	...	5.1	7.8	8.0
9	...	...	...	6.7	5.9	6.2	5.9	5.9	6.3	0.6	1.2	1.3
10	...	...	...	2.8	1.5	1.7	0.8	0.4	0.5	-	-	-
11	3.2	2.3	...	16.7	14.1	15.7	31.6	26.2	26.3	5.6	9.0	9.3
11.1	100	73	...	100	84	94	100	83	83	100	160	165
12	74	64	...	650	571	639	4 167(i)	3 310(i)	3 335(i)	1 249	1 703	1 733
12.1	100	86	...	100	88	98	100	79	80	100	136	139
13	24	28	...	39	41	41	136(i)	133(i)	127(i)	221	189	186
14	...	...	...	25.0*	25.5	...	16.5	16.7	17.2	7.9	12.1	12.9
15	...	...	...	27.2	30.5	30.8	26.1	26.8	26.9	17.1	18.1	18.4
16	...	...	...	1.9	2.6	...	4.5	4.6	4.3	5.8	5.9	6.0
17	...	...	...	57.2	52.4	50.5	21.1	24.2	25.8	10.4	13.1	14.1
18	...	...	...	72.7	65.3	62.8	...	26.0(i)	27.8(i)	...	17.1	20.1

	POLAND / ПОЛЬША / POLOGNE			PORTUGAL (j) / ПОРТУГАЛИЯ (j) / PORTUGAL (j)			ROMANIA / РУМЫНИЯ / ROUMANIE			SPAIN / ИСПАНИЯ / ESPAGNE RENFE(k)		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	144.5	160.5	161.9	21.3	22.6	23.5	...	...	...	61.6	77.7	78.6
2	895.2	1 012.5	1 030.1	114.2	138.0	141.8	253.1	302.1	...	147.4	155.6	148.0
3	32 139	35 447	35 870	2 606	3 266	3 309	12 836	15 775	...	10 093	12 437	11 836
4	36	35	35	23	24	23	51	52	...	68	80	80
5	142.2	158.9	166.4	6.0	5.4	5.7	...	63.0	65.7	43.2	45.4	43.5
6	15 606	16 795	16 938	544*	485	491	...	...	...	1 942	2 034	1 960
7	582	597	616	3*	17	16	...	...	...	0	0	0
8	272.2	330.0	340.5	3.8	3.2	3.4	...	125.6	132.1	27.5	30.0	...
9	21.7	19.5	22.1	0.02	0.2	0.2	...	9.2	11.4	...	...	...
10	18.9	16.1	15.2	-	-	-	...	2.3	2.5	...	0	...
11	312.8	365.6	377.8	4.8r	4.1r	4.0	99.6	137.1	148.1	33.3	30.4	30.9
11.1	100	117	121	100	86	85	100	138	149	100	91	93
12	74 428	88 543	92 637	879r	805r	822	25 025r	34 294r	37 429	7 985	8 986	8 623
12.1	100	119	124	100	92	94	100	137	150	100	113	108
13	238	242	245	185r	196r	204	251r	250r	253	240	296	279
14	19.3	...	21.5	6.9	6.9	7.1	...	...	...	12.8*	14.9	15.8
15	...	...	...	15.2	15.6	15.7	...	...	...	17.1	19.2	...
16	...	...	4.3	6.7	7.1	6.6	...	...	...	12.8*	12.4	...
17	13.0	9.7	9.9	0.0	5.7	4.7	...	8.4	9.3	...	...	...
18	25.2	17.5	17.3	...	...	...	...	16.5	17.3	...	...	...

For notes see page 39.
For code see page 17.

Voir renvois à la page 39.
Voir code à la page 17.

См. примечания на стр. 39.
См. шифр на стр. 17.

TABLE 8 TABLEAU 8 ТАБЛИЦА 8

	SPAIN ИСПАНИЯ ESPAGNE			SWEDEN ШВЕЦИЯ SUÈDE						SWITZERLAND ШВЕЙЦАРИЯ SUISSE		
	Others(b)(1) Autres(b)(1) Другие(b)(1)			SJ(b)			Others(b) Autres(b) Другие(b)			SBB-CFF		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	...	...	...	76.2	67.8	66.2	3.2	2.4	1.8	54.7	55.6	56.3
2	146.5	154.0	155.4	74.5	55.7[r]	57.8	6.1	4.1	2.9	241.6	226.1	227.0
3	1 640	1 680	1 686	5 134	4 736[r]	4 697	103	42[r]	41	7 940	7 561	7 839
4	11	11	11	69	85[r]	81	17	10	14	33	33	34
5	...	...	...	39.5	40.7	41.5	1.8	1.8	1.9	26.8	28.4	28.6
6	...	...	...	2 942	2 558	2 645	...	...	...	2 633	2 648	2 678
7	...	...	...	265	275	271	...	...	...	1 287	1 184	1 197
8	...	...	...	43.1	47.0	52.4	...	...	...	10.1	14.8	17.8
9	...	...	...	...	3.9	3.9	...	...	...	11.4	10.4	8.5
10	...	...	...	...	0.3	0.3	...	...	...	7.6	9.5	9.7
11	...	12.6	12.5	45.5	51.2	56.6	7.0	7.4	7.5	34.8	39.5	40.4
11.1	...	...	...	100	113	124	100	105	108	100	113	116
12	...	651	633	11 135	12 572	13 637	883	1 008	1 155	4 896	5 588	5 724
12.1	...	...	...	100	113	122	100	114	131	100	114	117
13	...	52	50	245	246	242	126	137	153	141	141	142
14	...	...	...	14.2	18.1	19.0	...	...	...	8.6	9.9	10.1
15	...	...	...	24.9	27.0	27.0	24.0	27.6	27.5	22.2	23.8	25.1
16	...	...	...	6.1	6.9	6.7	...	...	...	3.7	3.5	3.5
17	...	...	...	...	8.2	7.5	...	...	...	54.5	50.5	44.9
18	...	...	...	...	...	...	...	...	...	69.1	65.6	68.6

	SWITZERLAND ШВЕЙЦАРИЯ SUISSE						TURKEY ТУРЦИЯ TURQUIE			USSR СССР URSS		
	BLS(b)			Others(b) Autres(b) Другие(b)						Public Publiques Общего пользов.		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	3.8	4.1	4.1	21.1	21.5	...	20.1	18.2	18.9	...	...	...
2	14.5	15.3	15.5	79.8	77.4	77.8	79.5	92.4	97.5	2 139.3	2 592.2	2 746.0
3	254	276	276	854	867[r]	...	3 631	4 301	4 535	192 000	234 400	254 100
4	17	18	18	11	11[r]	...	46	47	46	90	90	92
5	1.2	1.3	1.2	1.8	2.0	...	13.8	19.3	19.8	...	...	...
6	...	...	...	...	...	...	684	789	740	...	...	...
7	...	...	...	...	...	...	27	29	34	...	...	...
8	...	...	...	...	...	...	11.0	13.6	13.7	...	...	...
9	...	...	...	...	...	...	0.08	0.08	0.09	...	...	...
10	...	...	...	...	...	...	0.05	0.15	0.26	...	...	...
11	5.3	5.8	5.9	6.2	6.4	6.4	12.0[r]	14.7[r]	15.0	2 158.0	2 604.6	2 705.6
11.1	100	109	111	100	103	103	100	123	125	100	121	125
12	230	261	268	111	125	...	4 107[r]	5 466[r]	5 671	1 749 400	2 160 500	2 274 800
12.1	100	113	116	100	112	...	100	133	138	100	123	130
13	43	45	46	18	19	...	343[r]	371[r]	378	811	830	841
14	...	...	...	...	...	...	15.2	16.7	18.0	...	...	...
15	15.7	17.6	17.9	...	...	...	22.0	23.6	...	...	...	...
16	3.7	3.5	3.5	...	...	...	8.6	8.2	...	5.6	5.4	5.5
17	...	...	...	...	...	...	1.1	1.6	2.3	...	...	...
18	...	...	...	...	...	...	2.0	3.2	6.2	...	...	...

For notes see page 39.
For code see page 17.

Voir renvois à la page 39.
Voir code à la page 17.

См. примечания на стр. 39.
См. шифр на стр. 17.

TABLE 8 TABLEAU 8 ТАБЛИЦА 8

	USSR Industrial 1963	CCCP Industriels 1967	URSS Промышлен. 1968	BYELORUSSIAN S.S.R.(m) R.S.S. de BIELORUSSIE(m) БЕЛОРУССКАЯ ССР(m) 1963	1967	1968	UKRAINIAN S.S.R.(m) R.S.S. d'UKRAINE(m) УКРАИНСКАЯ ССР(m) 1963	1967	1968	UNITED KINGDOM(b)(n) ROYAUME-UNI(b)(n) СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО(b)(n) 1963	1967	1968
1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	389.5	340.5	318.5
2	...	...	...	...	48.2	...	326.9	367.9	382.5	938.4	837.4	831.1
3	...	...	...	...	...	...	31 613	38 386	41 218	30 948	29 111	28 703
4	...	...	...	...	...	...	97	104	107	33	35	35
5	...	...	...	...	...	...	...	...	...	171.0	117.7	97.0
6	...	...	...	...	...	...	...	...	...	20 724	14 449	13 917
7	...	...	...	...	...	...	...	...	...	0	0	0
8	...	...	...	26.0	42.2	...	588.0	707.4	738.6	...	...	...
9	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11	5 496.4	6 842.3	...	...	...	...	...	...	...	238.6	204.0	210.6
11.1	100	124	...	...	...	...	...	...	...	100	85	88
12	36 352	47 798	...	35 310	...	...	278 998	327 833	353 081	25 178	22 253	24 026
12.1	100	131	...	100	...	...	100	118	127	100	88	95
13	7	7	...	...	...	...	...	...	...	105	109	114
14	...	...	...	...	...	...	...	...	...	13.2	15.4	16.4
15	...	...	...	...	...	...	...	...	...	16.0	16.9	17.1
16	...	...	...	...	...	...	...	...	...	12.9	12.2	11.9
17	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

	WESTERN GERMANY ЗАПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ ALLEMAGNE OCCIDENTALE DB 1963	DB 1967	DB 1968	Others Autres Другие 1963	Others Autres Другие 1967	Others Autres Другие 1968	YUGOSLAVIA YOUGOSLAVIE ЮГОСЛАВИЯ 1963	1967	1968	UNITED STATES ÉTATS-UNIS СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ 1963	1967	1968
1	382.9	354.4r	362.2	...	15.3	15.6	57.7	60.0	62.6	304.7	241.1	...
2	1 099.3	936.8r	932.3	92.3	76.9	71.7	201.3	195.9	182.9	309.6(o)	297.0(o)	...
3	37 177	32 983r	34 137	914	766	717	10 673	10 752	10 284	29 763	24 451	21 240
4	34	35r	37	10	10	10	53	55	56	96(p)	82(p)	...
5	200.1	171.8r	187.0	...	6.4	6.9	57.6	51.3	50.0	643.6	676.5	...
6	20 255	17 240r	17 840	...	1 754	1 376	4 569	3 877	3 410	28 871	28 084	28 231
7	1 569	1 403r	1 492	...	1.4	0.6	407	542	498	...	...	...
8	276.2	265.9	286.9	...	23.1(q)	25.7(q)	65.5	59.6	59.3	...	...	...
9	...	23.9	26.4	...	1.6(q)	1.7(q)	3.7	4.8	4.4	...	...	...
10	...	4.9	5.2	...	-	-	3.6	4.4	4.7	...	...	...
11	327.1	294.7r	318.5	104.5	24.7(q)	27.4(q)	71.8	68.7	68.4	1 165.6	1 277.0	...
11.1	100	90	97	100	...	...	100	96	95	100	110	...
12	63 756	56 450r	60 040	949	878r	977	17 345	16 390	16 372	907 719	1 050 447	1086 950
12.1	100	89	94	100	92	103	100	94	94	100	116	120
13	195	192r	189	9	12(q)	12(q)	242	238	239	...	...	...
14	15.0	15.8	16.5	...	14.1	19.9	14.4	15.6	17.0	...	...	...
15	24.5	27.8	28.3	...	28.7	29.6	20.0	20.8	21.3	...	...	...
16	4.5	6.0	5.6	...	...	...	...	5.7	6.0	...	...	...
17	...	9.8	9.9	...	...	...	8.8	13.3	13.4	...	...	...
18	...	...	11.5	...	...	...	11.4	18.4	17.7	...	...	...

For notes see page 39.
For code see page 17.

Voir renvois à la page 39.
Voir code à la page 17.

См. примечания на стр. 39.
См. шифр на стр. 17.

NOTES TO TABLE 8

For code see page 17.

(a) See annex II – coverage of statistics.

(b) Items 5-18 exclude service transport.

(c) Year ended 31 March.

(d) Including maritime and road transport.

(e) Excluding suburban transport.

(f) All railways.

(g) Including transit transport.

(h) Excluding iron ore transport on Ofoten railway which amounted to :

	Tons carried (million)	Ton-km (million)
1963	13.7	548
1967	17.3	694
1968	21.3	854

(i) Full wagon load consignments only.

(j) Including data for Sociedade Estoril (SE).

(k) Broad gauge.

(l) Narrow gauge.

(m) Included in the data for the USSR.

(n) Great Britain.

(o) Total of passengers carried on each individual railway; this total would be smaller if all the railways in the country formed a single system.

(p) Average of individual railways; the average length of journey would be greater if all the railways in the country formed a single system.

(q) Excluding through consignments between private and federal railways.

NOTES DU TABLEAU 8

Voir code à la page 17.

(a) Voir annexe II – champ couvert par les statistiques.

(b) Les rubriques 5 à 18 excluent les transports de service.

(c) Année se terminant le 31 mars.

(d) Y compris les transports maritimes et routiers.

(e) Non compris les transports de banlieue.

(f) Tous les chemins de fer.

(g) Y compris les transports en transit.

(h) Non compris les transports de minerai de fer sur le chemin de fer d'Ofoten, soit :

	Tonnes transportées (millions)	Tonnes-km (millions)
1963 . . .	13,7	548
1967 . . .	17,3	694
1968 . . .	21,3	854

(i) Transports par wagons complets seulement.

(j) Y compris les données pour la Sociedade Estoril (SE).

(k) Voie large.

(l) Voie étroite.

(m) Compris dans les données de l'URSS.

(n) Grande Bretagne.

(o) Total des voyageurs transportés sur chaque réseau : ce total serait plus faible si l'ensemble des lignes ferroviaires du pays constituait un réseau unique.

(p) Parcours moyen par réseau; ce parcours serait plus long si l'ensemble des lignes ferroviaires du pays constituait un réseau unique.

(q) Non compris les transports directs entre les chemins de fer privés et les chemins de fer fédéraux.

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ 8

См. шифр на стр. 17.

(a) См. приложение II – Охват статистических данных.

(b) Статьи 5–18, за исключением перевозок.

(c) Год оканчивается 31 марта.

(d) Включая морские и автомобильные перевозки.

(e) За исключением пригородных перевозок.

(f) Все железные дороги.

(g) Включая транзитные перевозки.

(h) За исключением перевозок железной руды по Офотенской железной дороге, которые составили:

	Перевезенные тонны (в млн.)	Тонно-км (в млн.)
1963	13,7	548
1967	17,3	694
1968	21,3	854

(i) Только повагонные отправки.

(j) Включая данные, касающиеся общества Эсториль (SE).

(k) Широкая колея.

(l) Узкая колея.

(m) Включены в данные по СССР.

(n) Великобритания.

(o) Общее число пассажиров, перевезенных на каждой сети; это число было бы меньше, если бы железнодорожные линии страны составляли единую сеть.

(p) Средняя дальность поездки на отдельной сети; это расстояние было бы длиннее, если бы железнодорожные линии страны составляли единую сеть.

(q) Включая сквозные перевозки между частными железными дорогами и федеральной железной дорогой.

Railways

8. Passenger and freight traffic and transport (a)

1	Passenger traffic and transport	Passenger-train-kilometres	Million	Transport de voyageurs	Trains-kilomètres-voyageurs	Millions	Passagirsk. движ. и перевозки	Пассажирские поездо-километры	Миллионы
2		Passengers carried			Voyageurs transportés			Перевезенные пассажиры	
3		Passenger-kilometres			Voyageurs-kilomètres			Пассажиро-километры	
4		Average length of journey	km		Parcours moyen	km		Средний пробег	Км
5	Freight traffic and transport	Freight-train-kilometres	Million	Transport de marchandises	Trains-kilomètres-marchandises	Millions	Грузовое движение и перевозки	Грузовые поездо-километры	
6		Wagons loaded on system	Thousand		Wagons chargés sur le réseau	Milliers		Вагоны, погруженные на данной сети	Тысячи
7		Wagons entered loaded from abroad			Wagons entrés chargés de l'étrang.			Вагоны, прибыв. нагруженными из заграницы	
8		Goods loaded	Million tons		Marchandises chargées	Millions de tonnes		Погруженные грузы	Миллионы тонн
9		Goods entered, excl. those in transit			Marchandises entrées, non compris celles en transit			Прибывшие грузы, за исключением транзитных	
10		Goods carried in transit			Marchandises en transit			Грузы, следующие сквозным транзитом	
11		Goods carried — Total			Marchandises transportées — Total			Перевезенные грузы — Всего	
11.1			Index			Indice			Индекс
12		Ton-kilometres	Million		Tonnes-kilomètres	Millions		Тонно-километры	Миллионы
12.1			Index			Indice			Индекс
13		Average length of haul per ton	km		Parcours moyen d'une tonne	km		Среднее расстояние перевозки одной тонны	Км
14		Average wagon load	Ton		Chargement moyen d'un wagon	Tonnes		Средняя нагрузка вагона	Тонны
15		Average wagon capacity			Capacité moyenne d'un wagon			Средняя грузоподъемность вагона	
16		Average wagon turn-round time	Day		Durée moyenne de rotation d'un wagon	Jours		Средняя продолжительность оборота вагона	Сутки
17		Goods entered, including transit, as a % of total goods carried	%		Marchandises entrées, y compris le transit, en % du total de marchandises transportées	%		Ввезенные грузы, включая транзитные, в % к общему тоннажу перевезенных грузов	%
18		Ton-kilometres of goods entered, includ. transit, as a % of total ton-km			Tonnes-kilomètres de marchandises entrées, y compris le transit, en % du total des tonnes-km			Тонно-километры, включая транзитные, в % к общему количеству тонно-километров	

Chemins de fer

8. Transport de voyageurs et de marchandises (a)

1	Passenger traffic and transport	Passenger-train-kilometres	Million	Transport de voyageurs	Trains-kilomètres-voyageurs	Millions	Passagirsk. движ. и перевозки	Пассажирские поездо-километры	Миллионы
2		Passengers carried			Voyageurs transportés			Перевезенные пассажиры	
3		Passenger-kilometres			Voyageurs-kilomètres			Пассажиро-километры	
4		Average length of journey	km		Parcours moyen	km		Средний пробег	Км
5	Freight traffic and transport	Freight-train-kilometres	Million	Transport de marchandises	Trains-kilomètres-marchandises	Millions	Грузовое движение и перевозки	Грузовые поездо-километры	Миллионы
6		Wagons loaded on system	Thousand		Wagons chargés sur le réseau	Milliers		Вагоны, погруженные на данной сети	Тысячи
7		Wagons entered loaded from abroad			Wagons entrés chargés de l'étrang.			Вагоны, прибыв. нагруженными из заграницы	
8		Goods loaded	Million tons		Marchandises chargées	Millions de tonnes		Погруженные грузы	Миллионы тонн
9		Goods entered, excl. those in transit			Marchandises entrées, non compris celles en transit			Прибывшие грузы, за исключением транзитных	
10		Goods carried in transit			Marchandises en transit			Грузы, следующие сквозным транзитом	
11		Goods carried — Total			Marchandises transportées — Total			Перевезенные грузы — Всего	
11.1			Index			Indice			Индекс
12		Ton-kilometres	Million		Tonnes-kilomètres	Millions		Тонно-километры	Миллионы
12.1			Index			Indice			Индекс
13		Average length of haul per ton	km		Parcours moyen d'une tonne	km		Среднее расстояние перевозки одной тонны	Км
14		Average wagon load	Ton		Chargement moyen d'un wagon	Tonnes		Средняя нагрузка вагона	Тонны
15		Average wagon capacity			Capacité moyenne d'un wagon			Средняя грузоподъемность вагона	
16		Average wagon turn-round time	Day		Durée moyenne de rotation d'un wagon	Jours		Средняя продолжительность оборота вагона	Сутки
17		Goods entered, including transit, as a % of total goods carried	%		Marchandises entrées, y compris le transit, en % du total de marchandises transportées	%		Ввезенные грузы, включая транзитные, в % к общему тоннажу перевезенных грузов	%
18		Ton-kilometres of goods entered, includ. transit, as a % of total ton-km			Tonnes-kilomètres de marchandises entrées, y compris le transit, en % du total des tonnes-km			Тонно-километры, включая транзитные, в % к общему количеству тонно-километров	

Железные дороги

8. Пассажирское и грузовое движение и перевозки (a)

1	Passenger traffic and transport	Passenger-train-kilometres	Million	Transport de voyageurs	Trains-kilomètres-voyageurs	Millions	Passagirsk. движ. и перевозки	Пассажирские поездо-километры	Миллионы
2		Passengers carried			Voyageurs transportés			Перевезенные пассажиры	
3		Passenger-kilometres			Voyageurs-kilomètres			Пассажиро-километры	
4		Average length of journey	km		Parcours moyen	km		Средний пробег	Км
5	Freight traffic and transport	Freight-train-kilometres	Million	Transport de marchandises	Trains-kilomètres-marchandises	Millions	Грузовое движение и перевозки	Грузовые поездо-километры	Миллионы
6		Wagons loaded on system	Thousand		Wagons chargés sur le réseau	Milliers		Вагоны, погруженные на данной сети	Тысячи
7		Wagons entered loaded from abroad			Wagons entrés chargés de l'étrang.			Вагоны, прибыв. нагруженными из заграницы	
8		Goods loaded	Million tons		Marchandises chargées	Millions de tonnes		Погруженные грузы	Миллионы тонн
9		Goods entered, excl. those in transit			Marchandises entrées, non compris celles en transit			Прибывшие грузы, за исключением транзитных	
10		Goods carried in transit			Marchandises en transit			Грузы, следующие сквозным транзитом	
11		Goods carried — Total			Marchandises transportées — Total			Перевезенные грузы — Всего	
11.1			Index			Indice			Индекс
12		Ton-kilometres	Million		Tonnes-kilomètres	Millions		Тонно-километры	Миллионы
12.1			Index			Indice			Индекс
13		Average length of haul per ton	km		Parcours moyen d'une tonne	km		Среднее расстояние перевозки одной тонны	Км
14		Average wagon load	Ton		Chargement moyen d'un wagon	Tonnes		Средняя нагрузка вагона	Тонны
15		Average wagon capacity			Capacité moyenne d'un wagon			Средняя грузоподъемность вагона	
16		Average wagon turn-round time	Day		Durée moyenne de rotation d'un wagon	Jours		Средняя продолжительность оборота вагона	Сутки
17		Goods entered, including transit, as a % of total goods carried	%		Marchandises entrées, y compris le transit, en % du total de marchandises transportées	%		Ввезенные грузы, включая транзитные, в % к общему тоннажу перевезенных грузов	%
18		Ton-kilometres of goods entered, includ. transit, as a % of total ton-km			Tonnes-kilomètres de marchandises entrées, y compris le transit, en % du total des tonnes-km			Тонно-километры, включая транзитные, в % к общему количеству тонно-километров	

Railways
Chemins de fer
Железные дороги

9. Freight transport by ranges of distance [a]
9. Transport de marchandises par paliers de distance [a]
9. Грузовые перевозки по поясам расстояния [a]

Country / Pays / Страна	Ranges of distance / Paliers de distance km / Расстояния км	Unit / Unité / Единица	Tons / Tonnes / Тонны			Ton-kilometres / Tonnes-kilomètres / Тонно-километры		
			1963	1967	1968	1963	1967	1968
AUSTRIA AUTRICHE АВСТРИЯ	Total -	10^6	28.2	25.8	25.0	4 497	4 476	4 358
	1 - 50	%	24.1	21.1	20.5	3.5	2.9	2.9
	51 - 150	%	33.8	33.0	34.0	21.2	18.6	19.2
	151 - 300	%	27.4	28.8	28.4	36.5	35.6	35.1
	301 <	%	14.7	17.1	17.1	38.8	42.9	42.8
CZECHOSLOVAKIA TCHECOSLOVAQUIE ЧЕХОСЛОВАКИЯ	Total -	10^6	...	171.3	173.5	...	...	...
	1 - 49	%	...	21.5	21.5	...	...	...
	50 - 149	%	...	29.6	28.8	...	...	...
	150 - 299	%	...	24.9	24.8	...	...	...
	300 - 499	%	...	15.9	17.0	...	...	...
	500 <	%	...	8.1	7.9	...	...	...
DENMARK (b) DANEMARK ДАНИЯ	Total -	10^6	3.8	3.2	3.1	765	673	647
	1 - 49	%	9.3	9.2	8.9	1.2	1.3	1.2
	50 - 149	%	35.2	32.4	31.4	17.1	15.6	15.0
	150 - 299	%	29.2	31.0	32.6	30.3	31.1	32.8
	300 <	%	26.3	27.4	27.1	51.4	52.0	51.0
FINLAND (c) FINLANDE ФИНЛЯНДИЯ	Total -	10^6	...	21.2	21.0	...	5 596	5 627
	1 - 49	%	...	13.1	14.3	...	1.3	1.4
	50 - 149	%	...	19.6	19.1	...	7.3	7.7
	150 - 299	%	...	30.0	30.0	...	24.4	24.7
	300 <	%	...	37.3	36.6	...	67.0	66.2
FRANCE (d) FRANCE ФРАНЦИЯ	Total -	10^6	224.5	213.4	214.6	58 953	58 954	59 220
	1 - 49	%	18.4	16.8	17.8	1.7	1.5	1.6
	50 - 149	%	25.0	23.9	23.5	8.4	7.7	7.8
	150 - 299	%	22.4	22.2	21.6	19.0	18.1	17.7
	300 - 499	%			19.5			27.6
	500 - 699	%	34.2	37.1	9.9	70.9	72.7	21.6
	700 - 899	%			5.3			15.2
	900 <	%			2.4			8.5
GREECE GRECE ГРЕЦИЯ	Total -	10^6	...	1.6	...	...	390	...
	1 - 49	%	...	8.3	...	...	1.2	...
	50 - 149	%	...	22.3	...	...	8.2	...
	150 - 299	%	...	49.6	...	...	42.9	...
	300 <	%	...	19.8	...	...	47.7	...
HUNGARY (d) HONGRIE ВЕНГРИЯ	Total -	10^6	102.9	115.5	113.5	15 346	18 494	18 325
	1 - 49	%	19.4	15.8	15.8	3.3	3.4	2.8
	50 - 149	%	37.8	38.4	38.0	24.2	22.5	22.0
	150 - 299	%	33.6	34.7	34.8	47.6	47.3	47.3
	300 <	%	9.2	11.1	11.4	24.9	26.8	27.9
ITALY (d) ITALIE ИТАЛИЯ	Total -	10^6	...	53.5	53.7	...	16 213	16 350
	1 - 50	%	...	15.9	14.8	...	1.8	1.7
	51 - 100	%	...	14.4	14.2	...	3.5	3.4
	101 - 300	%	...	39.5	40.6	...	24.3	24.7
	301 - 500	%	...	13.9	14.1	...	17.5	17.6
	501 - 700	%	...	5.3	5.4	...	10.4	10.5
	701 - 1000	%	...	4.2	4.1	...	11.8	11.5
	1001 <	%	...	6.8	6.8	...	30.7	30.6
NETHERLANDS PAYS-BAS НИДЕРЛАНДЫ	Total -	10^6	16.5	13.4	12.1	2 446	1 918	1 704
	1 - 49	%	24.0	27.6	28.7	3.5	4.1	4.1
	50 - 149	%	21.1	21.3	21.0	14.7	14.5	14.4
	150 - 299	%	50.6	46.6	46.0	72.5	71.1	71.4
	300 <	%	4.3	4.5	4.3	9.3	10.3	10.1

For notes see page 42. Voir renvois à la page 42. См. примечания на стр. 42.

lways
emins de fer
елезные дороги

9. Freight transport by ranges of distance [a]

9. Transport de marchandises par paliers de distance [a]

9. Грузовые перевозки по поясам расстояния [a]

untry Pays Страна	Ranges of distance Paliers de distance km Расстояния км	Unit Unité Единица	Tons Tonnes Тонны			Ton-kilometres Tonnes-kilomètres Тонно-километры		
			1963	1967	1968	1963	1967	1968
RWAY	Total -	10^6	...	...	6.4	...	...	1 523
RVÈGE (d)(e)	1 - 50	%	...	...	13.3	...	...	1.2
РВЕГИЯ	51 - 150	%	...	...	34.8	...	...	14.2
	151 - 300	%	...	...	23.4	...	...	20.8
	301 - 500	%	...	...	15.7	...	...	26.3
	501 - 700	%	...	...	8.5	...	...	20.8
	701 - 900	%	...	...	2.4	...	...	7.4
	901 - 1100	%	...	...	0.7	...	...	2.8
	1101 <	%	...	...	1.2	...	...	6.5
LAND	Total -	10^6	225.5	265.5	271.6	44 766	54 480	55 891
LOGNE (f)	1 - 50	%	19.2	16.5	16.2	2.5	2.7	2.6
ЛЬША	51 - 150	%	29.3	30.5	30.3	13.5	13.9	13.9
	151 - 350	%	33.5	34.7	35.1	41.7	41.6	42.0
	351 - 500	%	11.6	12.1	12.4	24.2	24.6	25.0
	501 <	%	6.4	6.2	6.0	18.1	17.2	16.5
RTUGAL	Total -	10^6	...	2.8	3.0	...	605	652
РТУГАЛИЯ	1 - 49	%	...	8.8	7.4	...	1.0	0.9
	50 - 149	%	...	29.5	27.0	...	13.4	12.8
	150 - 299	%	...	39.4	43.7	...	39.8	40.8
	300 <	%	...	22.3	21.9	...	45.8	45.5
VEDEN	Total -	10^6	23.6	24.1	24.6	6 621	6 879	7 078
ÈDE (g)	1 - 49	%	12.6	12.2	11.8	1.2	1.2	1.2
ВЕЦИЯ	50 - 149	%	26.7	25.5	24.0	9.3	8.8	8.2
	150 - 299	%	29.6	29.8	27.0	22.5	22.8	20.5
	300 <	%	31.1	32.5	37.2	67.0	67.3	70.1
VITZERLAND	Total -	10^6	20.0	22.5	24.0	2 079	2 259	2 583
ISSE (h)	1 - 49	%	20.7	28.3	27.4	4.9	7.6	7.0
ВЕЙЦАРИЯ	50 - 149	%	49.5	45.4	45.2	38.6	37.8	35.4
	150 - 299	%	26.9	22.5	23.7	47.8	42.3	42.8
	300 <	%	2.9	3.8	3.7	8.7	12.3	14.8
ESTERN GERMANY	Total -	10^6	290.4	213.1	...	57 315	37 766	...
LLEMAGNE OCCIDENTALE	1 - 49	%	34.6	33.6	...	4.3	4.7	...
АПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ	50 - 149	%	20.1	23.6	...	9.7	12.7	...
	150 - 299	%	21.3	22.9	...	24.7	29.1	...
	300 <	%	24.0	19.9	...	61.3	53.5	...
UGOSLAVIA	Total -	10^6	...	...	68.4	...	...	16 372
OUGOSLAVIE	1 - 49	%	...	...	12.1	...	...	1.4
ГОСЛАВИЯ	50 - 149	%	...	...	26.3	...	...	10.8
	150 - 299	%	...	...	14.8	...	...	12.3
	300 <	%	...	...	46.8	...	...	75.5

notes see page 42.

Voir renvois à la page 42.

См. примечания на стр. 42.

NOTES TO TABLE 9

(a) Internal transport in full wagon loads only. Data refer to the main-line system in each country (see table 6).

(b) Year ended 31 March.

(c) Excluding suburban transport.

(d) Internal and international transport. In 1968, the latter amounted to 28.8 per cent of total tons carried and 41.3 per cent of total ton-km in Hungary and to 1.7 million tons and 434 million ton-km in Norway.

(e) Excluding iron ore transport on Ofoten railway.

(f) Standard-gauge lines only.

(g) Excluding transport of Lapland ore to Narvik and Luleå. In 1967, transports to Narvik amounted to 17.3 million tons and 2 284 million ton-km (50-149 km range) and transports to Luleå to 4.0 million tons and 922 million ton-km (150-299 km range); in 1968 transports to Luleå were 4.3 million tons and 988 million ton-km.

(h) Including international transport at internal tariffs.

NOTES DU TABLEAU 9

(a) Transports internes en wagons complets seulement. Les données se réfèrent au réseau principal de chaque pays (voir tableau 6).

(b) Année se terminant le 31 mars.

(c) Non compris les transports de banlieu.

(d) Transports internes et internationaux. En 1968, les transports internationaux s'élevaient à 28,8 % du total des tonnes transportées et à 41,3 % des tonnes-km en Hongrie et à 1,7 million de tonnes et 434 millions de tonnes-km en Norvège.

(e) Non compris le transport de minerai de fer sur le chemin de fer d'Ofoten.

(f) Lignes à voie normale seulement.

(g) A l'exclusion des expéditions de minerai de Laponie vers Narvik et Luleå. En 1967, les expéditions vers Narvik ont été de 17,3 millions de tonnes et ont représenté 2 284 millions de tonnes-km (palier de distance 50-149 km), les expéditions vers Luleå ont été de 4,0 millions de tonnes et ont représenté 922 millions de tonnes-km (palier de distance 150-299 km); en 1968, les expéditions vers Luleå ont été de 4,3 millions de tonnes et ont représenté 988 millions de tonnes-km.

(h) Y compris les transports internationaux acheminés à des tarifs intérieurs.

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ 9

(a) Внутренний транспорт только в полной нагрузке вагона. Данные относятся к главной сети в каждой стране (см. таблицу 6).

(b) Год оканчивается 31 марта.

(c) За исключением пригородных перевозок.

(d) Внутренние и международные перевозки. В 1968 году, последние составили 28,8% от всего перевезенных тонн, и 41,3% от всего тонно-километров в Венгрии и 1,7 млн. тонн и 434 млн. тонно-км в Норвегии.

(e) За исключением перевозок железной руды по Офотенской железной дороге.

(f) Только линии с нормальной колеей.

(g) За исключением перевозок лопарской руды в Нарвик и Лулео. В 1967 году, перевозки в Нарвик составили 17,3 млн. тонн и 2 284 млн. тонно-км (расстояние 50-149 км) и перевозки в Лулео 4,0 млн. тонн и 922 млн. тонно-км (расстояние 150-299 км); в 1968 году перевозки в Лулео составили 4,3 млн. тонн и 988 млн. тонно-км.

(h) Включая международные перевозки по внутренним тарифам.

ailways
nemins de fer
Железные дороги

10. Total staff [a]
10. Total du personnel [a]
10. Персонал [a]

Country	1963	1967	1968	1967	1968	Pays	Страна
	1 000			1963 = 100			
STRIA	72.7	74.3	73.5	102.2	101.0	AUTRICHE	АВСТРИЯ
LGIUM	59.7	54.0	52.9	90.4	88.6	BELGIQUE	БЕЛЬГИЯ
LGARIA	...	47.2	47.0	...	...	BULGARIE	БОЛГАРИЯ
ECHOSLOVAKIA [b]	177.4	187.6	188.1	105.8	106.1	TCHECOSLOVAQUIE [b]	ЧЕХОСЛОВАКИЯ [b]
NMARK [c]	24.4	22.5	21.7	92.0	88.8	DANEMARK [c]	ДАНИЯ [c]
STERN GERMANY	271.7	266.2	261.2	98.0	96.1	ALLEMAGNE ORIENTALE	ВОСТОЧНАЯ ГЕРМАНИЯ
LAND	28.9	30.3[F]	28.9	104.8	99.8	FINLANDE	ФИНЛЯНДИЯ
ANCE	334.8	317.5	304.4	94.8	90.9	FRANCE	ФРАНЦИЯ
EECE [d]	7.9	11.9	11.2	150.6	141.1	GRÈCE [d]	ГРЕЦИЯ [d]
NGARY	138.6	131.8	126.4	95.1	91.2	HONGRIE	ВЕНГРИЯ
ELAND [c]	...	9.7[F]	9.6	...	...	IRLANDE [c]	ИРЛАНДИЯ [c]
ALY [e]	182.9	175.7 [b]	167.7	...	91.7	ITALIE [e]	ИТАЛИЯ [e]
XEMBOURG	4.8	4.4	4.3	93.1	90.2	LUXEMBOURG	ЛЮКСЕМБУРГ
THERLANDS	29.2	27.1	26.0	92.9	88.8	PAYS-BAS	НИДЕРЛАНДЫ
RWAY	20.3	18.6	18.4	91.5	90.5	NORVEGE	НОРВЕГИЯ
LAND	328.2	342.8	341.8	104.4	104.2	POLOGNE	ПОЛЬША
RTUGAL [f]	25.3 [b]	27.8 [g]	25.9	...	102.2	PORTUGAL [f]	ПОРТУГАЛИЯ [f]
MANIA	146.9	163.6 [g]	159.3	...	...	ROUMANIE	РУМЫНИЯ
AIN	116.1	100.9 [g]	95.4	...	82.1	ESPAGNE	ИСПАНИЯ
EDEN	52.3	45.5	44.2	86.9	84.5	SUÈDE	ШВЕЦИЯ
ITZERLAND : SBB-CFF	40.2	39.6	39.3	98.5	97.7	SUISSE : SBB - CFF	ШВЕЙЦАРИЯ : SBB - CFF
BLS	2.0	2.0	2.0	99.4	98.0	BLS	BLS
KEY (b)	60.9	65.9	66.9	108.1	109.8	TURQUIE (b)	ТУРЦИЯ (b)
TED KINGDOM [h]	439.6	318.1	296.3	72.4	67.4	ROYAUME-UNI [h]	СОЕД КОРОЛЕВСТВО [h]
STERN GERMANY	439.5	399.7	382.7	90.9	87.1	ALLEMAGNE OCC.	ЗАПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ
GOSLAVIA	128.5	122.8	120.5	95.5	93.8	YOUGOSLAVIE	ЮГОСЛАВИЯ
TED STATES	680.0	610.2	590.0	89.7	86.8	ÉTATS-UNIS	СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ

Unless otherwise stated, figures refer to the main-line system in each country. Yearly averages.

Including staff employed for road transport and auxiliary services.

Year ended 31 March.

All railways.

Including construction workers.

Including Sociedade Estoril (SE).

Including staff employed for road transport services.

Total staff engaged by the railway administration.

(a) Sauf indication contraire, les chiffres se réfèrent au réseau principal de chaque pays. Moyennes annuelles.

(b) Y compris le personnel affecté aux transports routiers et aux services auxiliaires.

(c) Année se terminant le 31 mars.

(d) Tous les chemins de fer.

(e) Y compris les ouvriers de construction.

(f) Y compris la Sociedade Estoril (SE).

(g) Y compris le personnel affecté aux transports routiers.

(h) Total du personnel employé par l'administration des chemins de fer.

(a) Если нет иного указания, данные относятся к главной сети каждой страны. Средняя годовая численность.

(b) Включая персонал, занятый в автомобильных перевозках и вспомогательных службах.

(c) Год оканчивается 31 марта.

(d) Все железные дороги.

(e) Включая строительных рабочих.

(f) Включая данные, касающиеся общества Эстериль (SE).

(g) Включая персонал, занятый в автомобильных перевозках.

(h) Весь персонал, оплачиваемый управлением железной дороги.

Roads
Routes
Дороги

11. Length of roads
11. Longueur des routes
11. Протяжённость дорог

Date of information Type of road [a]	km км	Date des renseignements Type de route [a]	Дата получения сведений Категория дороги [a]
AUSTRIA		**AUTRICHE**	**АВСТРИЯ**
31.XII.1967		31.XII.1967	31.XII.1967
All classified non-urban roads	31 800	Ensemble des routes classées non urbaines	Все классифицированные негородские дороги
Federal roads	9 669	Routes fédérales	Федеральные дороги
Motorways	411	Autoroutes	Автомагистрали
Other	9 258	Autres	Другие
of the total: with improved surface	9 117	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
Other classified non-urban roads (1965)	22 131	Autres routes classées non urbaines (1965)	Другие классифицированные негородские дороги (1965)
BELGIUM		**BELGIQUE**	**БЕЛЬГИЯ**
31.XII.1967		31.XII.1967	31.XII.1967
All roads	92 000*	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads, total	23 718	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
State roads	10 542	Routes d'Etat	Государственные дороги
Motorways	335	Autoroutes	Автомагистрали
Other main roads	10 207	Autres routes principales	Другие главные дороги
Provincial roads	13 176	Routes provinciales	Провинциальные дороги
Local and urban roads	68 000*	Routes vicinales et urbaines	Дороги местного значения и городские дороги
BULGARIA		**BULGARIE**	**БОЛГАРИЯ**
1967		1967	1967
All roads (1968)	29 821	Ensemble des routes (1968)	Все дороги (1968)
Principal roads	2 389	Routes principales	Главные дороги
Class I roads	4 365	Routes de 1ère classe	Дороги 1-й категории
Class II roads	6 191	Routes de 2e classe	Дороги 2-й категории
Class III roads	16 619	Routes de 3e classe	Дороги 3-й категории
CYPRUS		**CHYPRE**	**КИПР**
1968		1968	1968
All roads	7 591	Ensemble des routes	Все дороги
of which: with improved surface	3 309	dont: à revêtement amélioré	в том числе: с улучшенным покрытием
CZECHOSLOVAKIA		**TCHECOSLOVAQUIE**	**ЧЕХОСЛОВАКИЯ**
1968		1968	1968
All roads	145 948	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads	73 249	Routes non urbaines	Негородские дороги
of which: with improved surface	58 684	dont: à revêtement amélioré	в том числе: с улучшенным покрытием
Urban roads	72 699	Routes urbaines	Городские дороги
DENMARK		**DANEMARK**	**ДАНИЯ**
31.XII.1966		31.XII.1966	31.XII.1966
All roads	61 630	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads, total	55 641	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways (31.XII.1968)	126	Autoroutes (31.XII.1968)	Автомагистрали (31.XII.1968)
Other	55 538	Autres	Другие
of the total: with improved surface	44 677	du total: à revêtement amélioré	из всего: с лучшенным покрытием
Urban roads	5 989	Routes urbaines	Городские дороги
EASTERN GERMANY		**ALLEMAGNE ORIENTALE**	**ВОСТОЧНАЯ ГЕРМАНИЯ**
31.XII.1967		31.XII.1967	31.XII.1967
Classified roads	46 832	Routes classées	Классифицированные дороги

For notes see page 48. Voir renvois à la page 48. См. примечания на стр. 48.

oads
outes
ороги

11. Length of roads
11. Longueur des routes
11. Протяжённость дорог

Date of information Type of road [a]	km км	Date des renseignements Type de route [a]	Дата получения сведений Категория дороги [a]
FINLAND		**FINLANDE**	**ФИНЛЯНДИЯ**
31.XII.1967		31.XII.1967	31.XII.1967
All roads	76 000 [b]	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads, total	70 190 [b]	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	81	Autoroutes	Автомагистрали
Other	70 109	Autres	Другие
of the total: with improved surface	17 810	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
Urban roads	6 000	Routes urbaines	Городские дороги
FRANCE		**FRANCE**	**ФРАНЦИЯ**
Motorways (31.XII.1967)	986	Autoroutes (31.XII.1967)	Автомагистрали (31.XII.1967)
National roads (31.XII.1966)	80 838	Routes nationales (31.XII.1966)	Национальные дороги (31.XII.1966)
Departmental roads (31.XII.1961)	278 377	Routes départementales (31.XII.1961)	Департаментские дороги (31.XII.1961)
Communal roads (1962)	424 041	Routes communales (1962)	Коммунальные дороги (1962)
Local rural roads (1962)	697 933	Chemins ruraux (1962)	Сельские дороги (1962)
GREECE		**GRÈCE**	**ГРЕЦИЯ**
May 1968		Mai 1968	Май 1968
Non-urban roads, total	34 358	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	65	Autoroutes	Автомагистрали
Other	34 293	Autres	Другие
of the total: with improved surface	12 733	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
HUNGARY		**HONGRIE**	**ВЕНГРИЯ**
31.XII.1968		31.XII.1968	31.XII.1968
Non-urban roads, total	29 390	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	113	Autoroutes	Автомагистрали
Other	29 277	Autres	Другие
of the total: with improved surface	15 659	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
IRELAND		**IRLANDE**	**ИРЛАНДИЯ**
31.III.1968		31.III.1968	31.III.1968
All roads	86 427	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads	84 388	Routes non urbaines	Негородские дороги
of which: with improved surface	67 058	dont: à revêtement amélioré	в том числе: с улучшенным покрытием
Urban roads	2 039	Routes urbaines	Городские дороги
ITALY		**ITALIE**	**ИТАЛИЯ**
1967		1967	1967
All roads	282 000	Ensemble des routes	Все дороги
Motorways	2 377	Autoroutes	Автомагистрали
Other State roads	40 706	Autres routes d'Etat	Другие государственные дороги
Provincial roads	89 470	Routes provinciales	Провинциальные дороги
Communal roads	149 448	Routes communales	Коммунальные дороги
of the total: with improved surface	250 000	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
LUXEMBOURG		**LUXEMBOURG**	**ЛЮКСЕМБУРГ**
1965		1965	1965
Non-urban roads, total	4 942	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
State roads	2 824	Routes d'Etat	Государственные дороги
Other	2 118	Autres	Другие

For notes see page 48. Voir renvois à la page 48. См. примечания на стр. 48.

Roads
Routes
Дороги

11. Length of roads
11. Longueur des routes
11. Протяжённость дорог

Date of information Type of road [a]	km км	Date des renseignements Type de route [a]	Дата получения сведений Категория дороги [a]
MALTA		**MALTE**	**МАЛЬТА**
31.XII.1967		31.XII.1967	31.XII.1967
All roads	1 160	Ensemble des routes	Все дороги
Class I roads	965	Routes de 1ère classe	Дороги 1-й категории
Class II roads	141	Routes de 2e classe	Дороги 2-й категории
Class III roads	54	Routes de 3e classe	Дороги 3-й категории
of the total: with improved surface	965	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
NETHERLANDS		**PAYS-BAS**	**НИДЕРЛАНДЫ**
31.XII.1967		31.XII.1967	31.XII.1967
All roads	96 000	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads, total	68 978	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	927	Autoroutes	Автомагистрали
Other	68 051	Autres	Другие
of the total: with improved surface	40 700	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
Urban roads	27 300	Routes urbaines	Городские дороги
NORWAY		**NORVÈGE**	**НОРВЕГИЯ**
31.XII.1968		31.XII.1968	31.XII.1968
All roads	69 606	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads, total	64 643	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	54	Autoroutes	Автомагистрали
Other	64 589	Autres	Другие
of the total: with improved surface	13 528	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
Urban roads	4 963	Routes urbaines	Городские дороги
POLAND		**POLOGNE**	**ПОЛЬША**
31.XII.1965		31.XII.1965	31.XII.1965
All roads	309 497	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads, total	275 165	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	346	Autoroutes	Автомагистрали
Other	274 819	Autres	Другие
of the total: with improved surface	80 446	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
Urban roads	34 332	Routes urbaines	Городские дороги
PORTUGAL		**PORTUGAL**	**ПОРТУГАЛИЯ**
1968		1968	1968
Non-urban roads, total	37 369	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	66	Autoroutes	Автомагистрали
Other	37 303	Autres	Другие
of the total: with improved surface	30 684	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
ROMANIA		**ROUMANIE**	**РУМЫНИЯ**
31.XII.1967		31.XII.1967	31.XII.1967
All roads	76 815	Ensemble des routes	Все дороги
of which: with improved surface	12 041	dont: à revêtement amélioré	в том числе: с улучшенным покрытием
National roads	11 517	Routes nationales	Национальные дороги
of which: with improved surface	7 202	dont: à revêtement amélioré	в том числе: с улучшенным покрытием

For notes see page 48. Voir renvois à la page 48. См. примечания на стр. 48.

Roads
Routes
Дороги

11. Length of roads
11. Longueur des routes
11. Протяжённость дорог

Date of information Type of road [a]	km км	Date des renseignements Type de route [a]	Дата получения сведений Категория дороги [a]
SPAIN		**ESPAGNE**	**ИСПАНИЯ**
31.XII.1967		31.XII.1967	31.XII.1967
All classified state roads	81 562	Ensemble des routes d'Etat classées	Все классифицированные государственные дороги
Non-urban roads, total	80 050	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways (31.XII.1968)	83	Autoroutes (31.XII.1968)	Автомагистрали (31.XII.1968)
Other	78 981	Autres	Другие
of the total: with improved surface	40 682	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
Urban roads	1 512	Routes urbaines	Городские дороги
SWEDEN		**SUÈDE**	**ШВЕЦИЯ**
31.XII.1968		31.XII.1968	31.XII.1968
All roads	111 138	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads, total	97 690	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	329	Autoroutes	Автомагистрали
Other	97 361	Autres	Другие
of the total: with improved surface	43 595	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
Urban roads (31.XII.1967)	13 448	Routes urbaines (31.XII.1967)	Городские дороги (31.XII.1967)
SWITZERLAND		**SUISSE**	**ШВЕЙЦАРИЯ**
31.XII.1967		31.XII.1967	31.XII.1967
All roads	58 436	Ensemble des routes	Все дороги
Motorways (31.XII.1968)	255	Autoroutes (31.XII.1968)	Автомагистрали (31.XII.1968)
National roads, Classes II and III	254	Routes nationales, 2e et 3e classe	Национальные дороги 2-й и 3-й категории
Cantonal roads	17 387	Routes cantonales	Кантональные дороги
Communal roads	40 540*	Routes communales	Коммунальные дороги
TURKEY		**TURQUIE**	**ТУРЦИЯ**
1967		1967	1967
All roads	59 000	Ensemble des routes	Все дороги
National roads	35 000	Routes nationales	Национальные дороги
Provincial roads	24 000	Routes provinciales	Провинциальные дороги
of the total: with improved surface	14 000	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
USSR		**URSS**	**СССР**
31.XII.1967		31.XII.1967	31.XII.1967
All roads suitable for motor traffic	1 368 400	Ensemble des routes aptes à la circulation automobile	Все дороги, пригодные для автомобильного движения
Surfaced roads	433 000	Routes à revêtement	Дороги с покрытием
of which: with improved surface (31.XII.1968)	176 700	dont: à revêtement amélioré (31.XII.1968)	в том числе: с улучшенным покрытием (31.XII.1968)
BYELORUSSIAN S.S.R. [c]		**R.S.S. de BIELORUSSIE [c]**	**БЕЛОРУССКАЯ ССР [c]**
31.XII.1967		31.XII.1967	31.XII.1967
All roads suitable for motor traffic	65 200	Ensemble des routes aptes à la circulation automobile	Все дороги, пригодные для автомобильного движения
Surfaced roads	21 300	Routes à revêtement	Дороги с покрытием
UKRAINIAN S.S.R. [c]		**R.S.S. d'UKRAINE [c]**	**УКРАИНСКАЯ ССР [c]**
31.XII.1968		31.XII.1968	31.XII.1968
All roads suitable for motor traffic	225 538	Ensemble des routes aptes à la circulation automobiles	Все дороги, пригодные для автомобильного движения
Surfaced roads	79 843	Routes à revêtement	Дороги с покрытием

For notes see page 48. Voir renvois à la page 48. См. примечания на стр. 48.

Roads
Routes
Дороги

11. Length of roads
11. Longueur des routes
11. Протяжённость дорог

Date of information Type of road (a)	km км	Date des renseignements Type de route (a)	Дата получения сведений Категория дороги (a)
UNITED KINGDOM		**ROYAUME-UNI**	**СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО**
April 1968		Avril 1968	Апрель 1968
All roads	350 802	Ensemble des routes	Все дороги
Motorways	867	Autoroutes	Автомагистрали
Trunk roads	14 117	Routes principales	Главные дороги
Principal roads	34 111	Routes de 1ère classe	Дороги 1-й категории
Other roads	301 707	Autres routes	Другие дороги
WESTERN GERMANY		**ALLEMAGNE OCCIDENTALE**	**ЗАПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ**
31.XII.1967		31.XII.1967	31.XII.1967
All roads	410 000	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads, total	159 651	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	3 617	Autoroutes	Автомагистрали
Other	156 034	Autres	Другие
Urban roads (31.XII.1965)	250 219	Routes urbaines (31.XII.1965)	Городские дороги (31.XII.1965)
YUGOSLAVIA		**YOUGOSLAVIE**	**ЮГОСЛАВИЯ**
1968		1968	1968
All roads	98 000	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads, total	88 260	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
of which: with improved surface	18 188	dont: à revêtement amélioré	в том числе: с улучшенным покрытием
Urban roads (1966)	9 331	Routes urbaines (1966)	Городские дороги (1966)
UNITED STATES		**ÉTATS-UNIS**	**СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ**
31.XII.1967		31.XII.1967	31.XII.1967
All roads	5 962 484	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads, total	5 123 689	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Non-surfaced	1 363 565	Sans revêtement	Без покрытия
Surfaced	3 760 124	Avec revêtement	С покрытием
Urban (municipal) roads, total	838 795	Routes urbaines (municipales), total	Городские дороги (муниципальные) всего
Non-surfaced	48 816	Sans revêtement	Без покрытия
Surfaced	789 979	Avec revêtement	С покрытием

(a) Roads with improved surface are, in general, roads with crushed stone (macadam) and hydrocarbon binder or bituminized aggregates; they also include concrete roads and roads with cobblestones.

(b) Excluding all private roads whether or not open to public traffic.

(c) Included in the data for the USSR.

(a) Les routes à revêtement amélioré sont, en général, des routes empierrées (macadam) avec liant ou revêtement hydrocarboné; elles comprennent aussi les routes en béton de ciment et les routes pavées.

(b) A l'exclusion de toutes les routes privées ouvertes ou non à la circulation publique.

(c) Compris dans les données de l'URSS.

(a) Дорогами с улучшенным покрытием считаются, как правило, дороги, покрытые щебнем (макадам) с углеводородистым связующим веществом или асфальтом, а также цементнобетонные дороги и дороги, покрытые булыжником.

(b) За исключением всех частных дорог открытых или нет для общественного движения.

(c) Включены в данные по СССР.

ds
tes
оги

12. Expenditure on roads

12. Dépenses de voirie routière

12. Расходы на дороги

Currency Monnaie Валюта	Code Шифр	Total — Всего			Of which : Construction of entirely new roads Dont : Construction de routes entièrement nouvelles В том числе : постройка совершенно новых дорог		
		1963	1967	1968	1963	1967	1968
		AUSTRIA (a)		AUTRICHE (a)		АВСТРИЯ (a)	
10^6S	A	...	...	...	...	...	...
	B	...	...	...	...	...	...
	C	...	...	...	...	...	...
	D	2 570.6	2 070.8	2 769.5	925.0	1 322.3	1 763.3
		BELGIUM (b)		BELGIQUE (b)		БЕЛЬГИЯ (b)	
10^6F	A	...	...	...	...	...	...
	B	...	...	...	...	...	...
	C	...(c)	...(d)	...	...(c)	...(d)	...
	D	3 337(c)	7 715(d)	11 149	1 424(c)	4 355(d)	5 933
		CZECHOSLOVAKIA		TCHECOSLOVAQUIE		ЧЕХОСЛОВАКИЯ	
10^6Kčs	A	...	...	...	...	...	...
	B	...	...	...	...	...	...
	C	...	...	4 433	...	...	2 238
	D	...	...	...	...	...	...
		DENMARK (e)		DANEMARK (e)		ДАНИЯ (e)	
10^6Dkr	A	737	1 223(d)	1 778	171	414(d)	582
	B	248	521(d)	...	103	304(d)	454
	C	579	...	...	130	...	...
	D	...	...	...	...	...	...
		FINLAND		FINLANDE		ФИНЛЯНДИЯ	
10^6Fmk	A	286	819.8	906.3	...	566.6	642.6
	B	...	...	...	...	...	...
	C	...	611.7(f)	688.3(f)	...	427.8(f)	494.6(f)
	D	...	...	...	...	...	...
		GREECE		GRÈCE		ГРЕЦИЯ	
10^6Dr	A	...	...	...	...	...	...
	B	...	...	...	...	...	...
	C	...	...	3 240	...	...	1 350
	D	...	...	1 000	...	...	900
		HUNGARY		HONGRIE		ВЕНГРИЯ	
10^6Ft	A	1 910.8	...	...	205.6	...	...
	B	...	...	...	...	...	...
	C	...	...	2 631.5	...	...	391.7
	D	...	...	...	...	...	...

r notes and code see page 51.

Voir renvois et code à la page 51.

См. примечания и шифр на стр. 51.

Roads
Routes
Дороги

12. Expenditure on roads
12. Dépenses de voirie routiè
12. Расходы на дороги

Currency Monnaie Валюта	Code Шифр	Total — Всего			Of which : Construction of entirely new roads Dont : Construction de routes entièrement nouvelles В том числе : постройка совершенно новых дор		
		1963	1967	1968	1963	1967	1968
			IRELAND — IRLANDE — ИРЛАНДИЯ				
10^3£	A	...	16 080	16 200	...	...	-
	B	...	8 791	8 500	...	...	-
	C	...	15 017	13 900	...	...	-
	D	...	8 791	7 500	...	...	-
			MALTA — MALTE — МАЛЬТА				
10^3£	A	...	...	940	...	...	573
	B	...	...	...	...	...	...
	C	...	...	...	...	...	...
	D	...	...	...	...	...	...
			NORWAY — NORVÈGE — НОРВЕГИЯ				
10^6NKr	A	805	1 891 r	2 035	443 (g)	958 r (g)	1 017 (g)
	B	509	967 r	1 041	282 (g)	567 r (g)	600 (g)
	C	684	...	...	367 (g)	...	...
	D	509	...	...	282 (g)	...	...
			POLAND — POLOGNE — ПОЛЬША				
10^6Zl	A	8 335	12 274	13 700	2 768	3 519	3 806
	B	...	...	...	...	...	...
	C	6 588	9 573	10 468	2 344	3 015	3 146
	D	...	...	...	...	...	...
			PORTUGAL — PORTUGAL — ПОРТУГАЛИЯ				
10^6Esc	A	...	...	...	...	...	...
	B	...	...	...	...	...	...
	C	...	...	267.9	...	...	128.7
	D	...	...	...	...	...	...
			SWEDEN — SUÈDE — ШВЕЦИЯ				
10^6SKr	A	1 979	2 670	2 875	...	1 845	1 971
	B	...	...	...	...	...	...
	C	1 321	1 472	1 549	...	931	953
	D	...	...	...	...	...	...
			SWITZERLAND — SUISSE — ШВЕЙЦАРИЯ				
10^6Sfrs	A	1 221	1 508	1 590	1 002 (g)	1 207 (g)	1 278 (g)
	B	863	1 004	1 038	752 (g)	859 (g)	881 (g)
	C	986	1 153	1 274	822 (g)	933 (g)	1 033 (g)
	D	...	...	...	...	...	...

For notes and code see page 51. Voir renvois et code à la page 51. См. примечания и шифр на стр. 51

12. Expenditure on roads

12. Dépenses de voirie routière

12. Расходы на дороги

rrency onnaie алюта	Code Шифр	Total — Всего			Of which : Construction of entirely new roads Dont : Construction de routes entièrement nouvelles В том числе : постройка совершенно новых дорог		
		1963	1967	1968	1963	1967	1968
		UNITED KINGDOM (h)	ROYAUME-UNI (h)	СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО (h)			
10^6£	A	311.9	483.7	...	96.5	178.3(g)	...
	B	182.4	315.9	...	92.1	168.4(g)	...
	C	228.6	332.7	...	82.8	145.5(g)	...
	D	150.4	240.1	...	80.8	141.2(g)	...
		YUGOSLAVIA	YOUGOSLAVIE	ЮГОСЛАВИЯ			
10^6Din	A	...	...	...	...	...	...
	B	...	...	...	...	...(g)	...(g)
	C	...	1 426	2 122	...	885(g)	1 614(g)
	D	...	...	...	...	...	...

tion of code :

ruban and non-urban
ds.
n urban and non-urban
ds.
non-urban roads.
n non-urban roads.

eral roads only.
te roads only.
2.
6.
r ended 31 March.
luding some urban roads.
luding expenditure on improve-
t of existing roads (United
gdom: In Scotland only).
at Britain.

Explication du code :

A = Ensemble des routes urbaines et non urbaines.
B = Routes principales urbaines et non urbaines.
C = Ensemble des routes non urbaines.
D = Routes principales non urbaines.

(a) Routes fédérales seulement.
(b) Routes d'Etat seulement.
(c) 1962.
(d) 1966.
(e) Année se terminant le 31 mars.
(f) Y compris quelques routes urbaines.
(g) Y compris des dépenses d'amélioration de routes existantes (Royaume-Uni: En Ecosse seulement).
(h) Grande Bretagne.

Объяснение шифра:

A = Все городские и негородские дороги.
B = Главные городские и негородские дороги.
C = Все негородские дороги.
D = Главные негородские дороги.

(a) Только федеральные дороги.
(b) Только государственные дороги.
(c) 1962 г.
(d) 1966 г.
(e) Год оканчивается 31 марта.
(f) Включая некоторые городские дороги.
(g) Включая расходы на улучшение существующих дорог (Соединенное Королевство: только в Шотландии).
(h) Великобритания.

Roads

13. Mobile equipment at end of year [1]

TABLE 13

Routes

13. Equipement mobile à la fin de l'année [1]

TABLEAU 13

Дороги

13. Подвижной состав к концу года [1]

ТАБЛИЦА 13

| | | |

TABLE 13

TABLEAU 13

ТАБЛИЦА 13

	DENMARK / ДАНИЯ / DANEMARK			EASTERN GERMANY / ALLEMAGNE ORIENTALE / ВОСТОЧНАЯ ГЕРМАНИЯ			FINLAND / ФИНЛЯНДИЯ / FINLANDE			FRANCE / ФРАНЦИЯ / FRANCE		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	402 000	400 000	402 000	943 579	1 284 736	1 359 309	...	292 000	300 000	4 700 000	5 600 000	5 400 000
2	104 210	65 382	57 475	1 119 990	1 284 903	1 312 051	101 191	55 847	51 527	400 000	180 000	150 000
3	...	...	...	...	...	...	...	38 283	31 866	100 000	...	...
4	605 486	887 950	955 337	507 170	826 991	920 201	303 051	551 198	580 747	7 900 000	11 200 000	11 500 000
5	3 680	4 358	4 490	10 918	13 255	13 999	6 902	7 376	7 610	42 500	52 364	56 667
6	212 615	249 405	253 558	120 890	150 911[F]	159 614	85 978[a]	93 937	92 633	1 858 105	2 307 330	2 431 564
7	...	...	...	...	...	...	...	...	...	35 150	53 316	59 827
8	21 497	25 597	2 644	191 462	...	...	...	5 367	5 289	43 850	65 850	73 614
9			24 911		...	...	...	7 033	8 582	191 595	284 627	313 948
10	1 457	1 271	1 228	...	...	...	...	1 862	1 772	14 600[a]	18 684[a]	21 448[a]
11	2 223	3 087	3 262	...	...	...	...	5 514	5 838	27 900[b]	33 680[b]	35 219[b]
12	129.8	172.0	183.0	...	...	...	...	258.8	272.0	1 460.6	1 634.7	1 713.1
13	33.2	24.5	22.0	...	...	...	...	45.2	43.0	307.5[a]	338.2[a]	353.9[a]
14	96.6	147.5	161.0	...	...	...	...	213.6	229.0	1 153.1[b]	1 296.5[b]	1 359.2[b]
15	177 725	210 920	202 736	...	...	...	43 830[a]	56 785	56 543	1 547 825	1 916 376	1 644 375
16			11 359	...	...	...						372 205
17	12 326	10 439	10 144	...	...	...	15 618[a]	7 620	7 092	90 660[c]	106 233[c]	128 397[c]
18	19 732	23 146	23 560	...	...	...	21 522[a]	21 346	19 523	106 760[d]	125 967[d]	124 883[d]
19	2 446	3 606	3 954	...	...	...	1 847[a]	7 404	8 321	46 990[e]	57 252[e]	60 120[e]
20	386	1 294	1 805	...	...	...		743	1 143	65 870[f]	101 502[f]	101 584[f]
21	(a)	(a)	416	...	...	...	...	5 073	4 936	19 035[g]	22 253[g]	25 486[g]
22			2 228	...	...	...	...	253	320	24 815[f]	43 597[f]	48 128[f]
23	16 273[a]	17 541[a]	18 568	...	...	...	...	4 330	4 154	135 025[h]	223 734[h]	255 392[h]
24	3 075[a]	3 538[a]	3 276	...	...	...	...	1 504	1 808	47 940[i]	49 406[i]	46 942[i]
25	2 149[a]	4 518[a]	3 067	...	...	...	...	459	584	8 630[f]	11 487[f]	11 614[f]
26	398.1	482.6	505.0	...	...	...	...	338.9	344.7	4 444.0	5 683.6	6 401.2
27	...	...	...	...	...	...	...	24 163	23 477	118 790	157 261	169 664
28	...	...	...	...	...	...	...	1 905	1 917	48 985	64 914	38 735
29	...	...	...	...	...	...	...					31 844
30	...	...	...	...	...	...	...	1 688	1 468	12 675[c]	15 678[c]	19 893[c]
31	...	...	...	...	...	...	...	13 787	12 106	18 080[d]	21 611[d]	22 261[d]
32	...	...	...	...	...	...	...	6 221	7 071	11 710[e]	12 866[e]	14 928[e]
33	...	...	...	...	...	...	...	559	915	27 340[f]	42 192[f]	42 002[f]
34	...	...	...	...	...	...	...	3 914	3 897	18 880	23 354	37 631
35	...	...	...	...	...	...	...	3 747	3 673	5 695[g]	7 041[g]	8 416[g]
36	...	...	...	...	...	...	...	158	216	13 185[f]	16 313[f]	29 215[f]
37	...	...	...	...	...	...	...	2 093	2 449	9 570	11 982	12 591
38	...	...	...	...	...	...	...	602	581	3 290[h]	4 633[h]	5 116[h]
39	...	...	...	...	...	...	...	1 149	1 407	3 795[i]	4 003[i]	4 040[i]
40	...	...	...	...	...	...	...	335	451	1 985[f]	3 346[f]	3 435[f]
41	...	...	...	...	...	...	...	194.3	198.7	883.0	1 172.4	1 609.7
42	129.3	183.5	196.2	31.5	51.7	57.5	66.7	118.2	123.9	165.2	226.0	230.4

For notes see page 59.

Voir renvois à la page 60.

См. примечания на стр. 61.

TABLE 13 TABLEAU 13 ТАБЛИЦА 13

	GREECE / GRÈCE / ГРЕЦИЯ			HUNGARY / HONGRIE / ВЕНГРИЯ			ICELAND / ISLANDE / ИСЛАНДИЯ			IRELAND [a] / IRLANDE [a] / ИРЛАНДИЯ [a]		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	41 719	58 224[r]	62 554	...	...	...	...	...	...	49 529	45 668	44 069
2				338 307	472 213	512 843	316	277	290			
3	...	...	...	122 894	190 680	214 570	...	...	...	...	6 027[b]	5 196[b]
4	67 576	144 434[r]	169 139	71 297	144 601	163 636	22 748	35 991	37 568	232 774	318 568	340 913
5	7 896	9 366[r]	9 718	...	...	...	406	500	559	1 514	1 777	1 918
6	49 221	79 913[r]	87 134	...	...	...	6 476	6 126	6 038	45 433	45 575	45 629
7	...	...	...	...	...	...	...	...	...	675	813	783
8	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
12	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
13	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
14	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15	30 896	47 409	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
16		6 607	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
17	12 798	15 287	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18	4 874	7 467	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
19	653	2 342	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
20		801	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
23	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
24	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
25	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
26	...	177	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
27	13 848	15 463	17 503	...	...	...	...	...	...	...	...	...
28	3 595	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
29		...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
30	6 519	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
31	3 344	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
32	390	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
33		...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
34	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
35	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
36	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
37	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
38	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
39	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
40	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
41	...	68	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
42	8.0	16.6	19.2	7.1	14.2	16.0	123.0	180.9	187.8	81.7	109.9	117.2

For notes see page 59. Voir renvois à la page 60. См. примечания на стр. 61.

TABLE 13 — TABLEAU 13 — ТАБЛИЦА 13

	ITALY / ITALIE / ИТАЛИЯ			LUXEMBOURG / LUXEMBOURG / ЛЮКСЕМБУРГ			MALTA / MALTE / МАЛЬТА			NETHERLANDS [a] / PAYS-BAS [a] / НИДЕРЛАНДЫ [a]		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	1 337 283	1 720 000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1 900 000
2	2 700 820	1 550 000	...	9 226	6 172	4 939	...	3 577	3 641	155 717	118 000	90 000
3	998 578	660 000	...	...	...	...	...	...	...	133 858	...	...
4	3 912 597	7 370 000	...	49 689 [a]	72 827	77 995	...	27 422	29 757	865 516	1 725 000	2 000 000
5	30 406	34 476	...	405	514	550	...	615	609	9 360	9 750	10 000
6	820 894	1 048 692	...	9 399	10 870	11 158	...	7 855	8 673	180 709	255 500	275 000
7	5 309	9 090	...	338	408	...	...	...	37	7 020	9 500	10 500
8	5 892	10 353	...	...	...	...	...	...	53	10 842	16 500	18 705
9	44 653	51 630	...	...	...	...	...	...	...	14 001	19 500	20 957
10	...	...	...	...	...	...	...	...	78	1 567	1 250	...
11	...	...	...	...	...	...	...	...	531	7 793	8 500	...
12	...	...	...	...	...	...	...	...	21.5	...	...	...
13	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
14	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15	644 428	822 472	...	...	7 534	...	...	...	3 329	129 964	...	...
16			...	...		...	...	...	2 195		...	...
17	74 394	95 630	...	...	1 240	...	...	...	1 336	13 060	...	...
18	28 825	37 783	...	...	1 050	...	...	...	989	25 917	...	...
19	67 577	82 690	...	...	532	...	...	...	230	9 560	...	...
20	5 670	10 117	...	...	514	...	...	...	...	2 208	...	...
21	2 646	4 806	...	...	...	...	...	...	...	2 957	...	3 593
22	3 246	5 547	...	...	...	...	...	...	...	7 885	...	15 112
23	3 268	3 927	...	...	...	...	...	...	...	3 778	...	5 595
24	14 708	17 807	...	...	...	...	...	...	...	6 651	...	8 348
25	26 677	29 896	...	...	...	...	...	...	...	3 372	...	7 014
26	1 979.9	2 782.9	...	...	...	...	...	...	...	666	1 000	1 125
27	166 650	172 299	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
28	67 988	66 130	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
29			...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
30	36 831	42 159	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
31	17 327	17 961	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
32	41 085	41 665	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
33	3 419	4 384	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
34	2 016	3 817	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
35	592	1 148	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
36	1 424	2 669	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
37	33 447	36 205	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
38	1 184	1 572	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
39	11 117	12 621	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
40	21 146	22 012	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
41	1 131.3	1 302.5	...	...	...	...	...	...	...	...	...	456
42	77.3	140.8	...	153.4	217.4	232.1	...	86.0	93.3	72.3	136.9	157*

For notes see page 59. — Voir renvois à la page 60. — См. примечания на стр. 61.

TABLE 13 TABLEAU 13 ТАБЛИЦА 13

	NORWAY / НОРВЕГИЯ / NORVÈGE			POLAND / ПОЛЬША / POLOGNE			PORTUGAL / ПОРТУГАЛИЯ / PORTUGAL			SPAIN / ИСПАНИЯ / ESPAGNE		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	119 469	128 329	127 830	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2	72 288	49 018	46 244	1 181 352	1 597 940	1 686 853	37 523	48 804	...	916 821	1 269 062	1 279 902
3	44 765	21 384	18 871	...	608 660	656 535	...	...	...	...	...	...
4	364 366	569 199	619 039	188 192	331 893	374 560	...	358 421 (a)	...	529 700	1 334 837	1 633 973
5	5 930	6 927	7 100	17 367	27 364	29 035	...	4 729 (a)	...	16 322	25 182	27 195
6	119 107	136 782	132 047	179 313	212 669	229 295	...	106 545 (a)(b)	...	244 599	524 449	592 351
7	482 r	867 r	986		...	...	...	7 204 (a)	...	1 731	4 338	4 766
8	617	1 088	1 223	129 894	7 787	9 253	9 151 (a)	18 228 (a)	...	10 342	13 575	3 207
9	10 536	20 173	34 699		217 263	244 054			...			11 321
10	...	...	1 319 (a)	...	6 698	6 274	...	...	...	...	...	...
11	...	...	5 781 (b)	...	21 666	22 761	...	...	...	...	...	...
12	...	...	257	...	...	1 116	...	...	...	...	...	...
13	...	...	24 (a)	...	...	89	...	...	...	...	...	...
14	...	...	233 (b)	...	...	1 027	...	...	...	...	...	...
15	79 656 (c)	93 260	83 794	...	104 720	88 150	...	...	...	146 468	258 714	285 944
16			10 588	...		16 382	...	...	...			127 964
17	32 396 (d)	24 006	22 022	...	91 266	102 357	...	...	...	35 030	50 504	51 971
18	6 325	11 920	13 357	...	5 704	13 261	...	...	...	34 181	52 538	52 790
19		675	1 538	...	9 703	11 788	...	...	...	20 886	38 496	39 637
20		356	748	...	1 278	1 204	...	...	...	8 034	15 197	34 045
21	...	...	1 223	...	6 763	7 374	...	...	...	246	558	580
22	...	...	-	...	1 024	1 230	...	...	...	532	1 999	2 627
23	...	...	30 661	...	133 936	220 132	...	...	...	4 695	5 469	8 655
24	...	...	2 120	...	17 396	17 120	...	...	...	4 075	4 385	4 452
25	...	...	1 918	...	7 831	8 799	...	...	...	794	1 164	1 214
26	...	251.4	354.0	...	1 432.8	1 [illegible]	...	...	...	...	...	...
27	...	15 421	...	...	...	39 408	...	...	...	...	...	...
28	...	1 324	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
29	...		...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
30	...	7 542	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
31	...	5 [illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
32	...	2[illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
33	...	61	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
34	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
35	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
36	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
37	...	...	...	...	10 372	13 262	...	...	...	...	...	...
38	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
39	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
40	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
41	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
42	99.4	150.4	162.1	6.1	10.4	11.6	...	33.2	...	17.0	41.5	50.4

For notes see page 59. Voir renvois à la page 60. См. примечания на стр. 61.

TABLE 13

TABLEAU 13

ТАБЛИЦА 13

	SWEDEN / ШВЕЦИЯ		SUEDE	SWITZERLAND [a] / SUISSE [a] ШВЕЙЦАРИЯ [a]			TURKEY / TURQUIE ТУРЦИЯ			UNITED KINGDOM [a] / ROYAUME-UNI [a] СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО [a]		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	...	...	...	297 000	462 928	506 379	...	...	...	434 700	482 000	469 210
2	107 343	47 725	44 267	115 105	84 646	78 213	...	50 000	...	1 406 000	958 000	855 650 [b]
3	...	...	...	42 193	31 427	29 264	...	...	...	742 372	470 800	...
4	1 556 829	1 966 600	[illegible]	700 [illegible]	979 267	1 060 769	72 034	110 000*	...	7 389 400	10 318 000	10 880 170 [b]
5	8 879	11 062	11 666	3 561	4 483	4 628	19 269	30 000	...	80 000	81 800	81 110
6	130 979 [ab]	133 923 [ab]	138 76 [ab]	122 929 [b]	197 601 [b]	218 650 [b]	...	110 000	...	1 585 700	...	1 633 810
7	... [b]	... [b]	... [b]	1 468	2 170	2 234	...	...	...		...	6 370
8	[illegible]	[illegible]	[illegible]	444	1 041	1 100	...	...	...	...	...	...
9	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	44 175	44 400	...	...	...	...	...	...
10	...	[illegible] [c]	[illegible] [c]	...	...	3 241	...	...	...	8 000	6 000*	6 790
11	...	7 679 [d]	[illegible] [d]	...	...	1 387	...	...	...	73 100	75 800*	72 850
12	...	...	...	...	...	[illegible]	...	...	...	...	3 800	...
13	...	...	...	...	...	[illegible]	...	...	...	...	...	...
14	...	...	...	...	...	[illegible]	...	...	...	...	...	...
15	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	64 113	53 356	...	...	...	1 153 900	...	973 621 [c]
16						13 [illegible]	...	...	...		...	69 942 [c]
17	[illegible]	[illegible]	[illegible]	11 [illegible]	9 148	[illegible]	...	...	...	160 600	...	92 347 [c]
18	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	7 [illegible] [c]	[illegible]	...	...	...	120 400	...	171 268 [c]
19	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	7 [illegible] [c]	14 [illegible]	...	...	...	99 500	...	165 450 [c]
20	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] [c]	73	...	...	...	91 300	...	152 014 [c]
21	...	[illegible]	[illegible]	(g)	(g)	...	...	...	...	...	...	...
22	...	[illegible]	[illegible]			...	...	...	...	...	...	...
23	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	34 216 (g)	...	...	...	...	...	...	...
24	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	11 000 (g)	...	...	...	...	...	...	...
25	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]		...	...	...	...	...	...	...
26	...	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	...	...	...	...	...	...
27	...	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	...	...	198 000	243 000	...
28	...	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	...	...	[illegible]	[illegible]	...
29	...	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	...	...	42 000	59 000	...
30	...	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	...	...	40 000		...
31	...	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	...	...	[illegible]	[illegible]	...
32	...	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	...	...	[illegible]	134 000	...
33	...	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	...	...	[illegible]		...
34	...	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...	...
35	...	151	[illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...	...
36	...	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...	...
37	...	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...	...
38	...	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...	...
39	...	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...	...
40	...	7 890	8 711	...	...	...	...	...	...	...	...	...
41	...	414.9	[illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...	...
42	204.7	249.9	261.9	121.4	161.3	172.6	2.4	3.4	...	141.5	192.9	206.4

For notes see page 59.

Voir renvois à la page 60.

См. примечания на стр. 61.

TABLE 13 TABLEAU 13 ТАБЛИЦА 13

	UNITED KINGDOM[d] ROYAUME-UNI[d] СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО[d]			WESTERN GERMANY[a][b] ALLEMAGNE OCCIDENTALE[a][b] ЗАПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ[a][b]			YUGOSLAVIA YOUGOSLAVIE ЮГОСЛАВИЯ			UNITED STATES ÉTATS-UNIS СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	21 312	21 213	18 550	1 528 943	1 054 407	1 000 503	...	...	...	786 318	1 953 020	...
2				1 197 956	394 327	311 604	97 977	112 920	107 024			...
3	...	...	...	853 223	297 549	234 944	79 791	95 982	...	...	...	...
4	172 134	251 843	262 524	7 304 580[c]	11 015 813[c]	11 682 556[c]	112 534	355 875	439 892	69 026 700	80 458 300	...
5	1 689	1 755	1 598	37 251	39 938	41 494	6 634	11 233	12 339	297 864	337 197	...
6	42 772	43 760	41 934	810 503[d]	908 321	927 182	...	85 641	90 555	12 684 359	15 417 614	...
7	206	245	248	56 344	106 712	92 155	...	23 471	23 868	680 498	776 004	...
8	...	...	...	18 149	29 004	30 417	...	31 709	33 105	1 066 033	1 247 453	...
9	...	...	...	200 960[e]	206 059[e]	203 379	...			187 183	231 297	...
10	...	...	...	7 416	7 803	7 949	3 608	4 987	5 565	...	...	...
11	...	...	...	29 835	32 135	33 545	3 026	6 246	6 774	...	...	...
12	...	...	...	1 510	1 678	1 750	241.5	368.2	383.0	...	...	...
13	...	...	...	167	176	176	92.0	130.7	109.0	...	...	...
14	...	...	...	1 343	1 502	1 574	149.4	237.5	274.0	...	...	...
15	...	...	...	538 901	600 236	403 535	...	43 506	22 337	...	...	...
16	...	...	...			211 531	...		23 665	...	...	...
17	...	...	...	123 144	123 811	125 778	...	18 242	19 288	...	...	...
18	...	...	...	93 789	93 945	90 387	...	8 564	9 056	...	...	...
19	...	...	...	50 888	76 417	79 326	...	11 305	11 953	...	...	...
20	...	...	...	2 859	13 912	16 625	...	4 024	4 256	...	...	...
21	...	...	...	5 191	6 572	6 473	...	(a)	...	...	...	...
22	...	...	...	12 958	22 432	23 944	...		...	...	...	...
23	...	...	...	86 338[e]	82 212[e]	81 991[e]	...	14 333[a]	...	...	...	...
24	...	...	...	68 374[e]	65 025[e]	62 015[e]	...	13 984[a]	...	...	...	...
25	...	...	...	46 250[e]	58 822[e]	59 373[e]	...	3 392[a]	...	...	...	...
26	...	...	...	3 669.8	4 437.7	4 535.3	...	646.1	720.0	...	...	...
27	...	...	...	151 727	152 533	151 472	...	...	10 619	...	...	...
28	...	...	...	43 121	45 427	23 429	...	...	...	...	...	...
29	...	...	...			22 571	...	...	...	...	...	...
30	...	...	...	36 630	27 882	27 133	...	...	...	...	...	...
31	...	...	...	38 734	32 578	30 298	...	...	...	...	...	...
32	...	...	...	32 314	41 920	42 448	...	...	...	...	...	...
33	...	...	...	928	4 726	5 593	...	...	...	...	...	...
34	...	...	...	10 048	16 607	17 378	...			...	...	...
35	...	...	...	1 352	1 567	1 486	...	(a)	(a)	...	...	...
36	...	...	...	8 696	15 040	15 892	...			...	...	...
37	...	...	...	74 815[e]	71 816[e]	69 056[e]	2 502[a]	4 339[a]	4 803[a]	...	...	...
38	...	...	...	16 049[e]	11 990[e]	11 296[e]	...	...	...	...	...	...
39	...	...	...	26 693[e]	21 694[e]	19 942[e]	...	...	...	...	...	...
40	...	...	...	32 073[e]	38 132[e]	37 818[e]	...	...	...	...	...	...
41	...	...	...	1 520.6	1 771.9	1 786.3	71.7	135.5	154.0	...	...	...
42	119.0	168.9	174.8	126.3	184.0	194.2	5.9	17.8	21.8	364.4	404.1	...

For notes see page 59. Voir renvois à la page 60. См. примечания на стр. 61.

NOTES TO TABLE 13

AUSTRIA

(a) Semi-trailers and trailers are included under a single item.

BELGIUM

(a) Items 4-7: Position at 1 August. Items 8-41: Position at 31 December.
(b) Including certain special vehicles not used for road transport. This total does not correspond to the figures in items 15-40, the classification being different.

CYPRUS

(a) Excluding vehicles whose circulation licence was not renewed.

DENMARK

(a) Semi-trailers and trailers are included under a single item.

FINLAND

(a) Including special vehicles.

FRANCE

(a) Up to 29 seats.
(b) Over 29 seats.
(c) 3 000 - 4 599 kg.
(d) 4 600 - 6 599 kg.
(e) 6 600 - 8 999 kg.
(f) 9 000 kg and over.
(g) Up to 8 999 kg.
(h) Up to 4 599 kg.
(i) 4 600 - 8 999 kg.

IRELAND

(a) Position at 10 August.
(b) Engine exceeding 150 cm^3.

LUXEMBOURG

(a) Excluding taxis.

NETHERLANDS

(a) Position at 1 August.

NORWAY

(a) Up to 29 seats.
(b) Over 29 seats.
(c) Up to 2 tons.
(d) 2.1 - 5.0 tons.

PORTUGAL

(a) Continent only.
(b) Including vehicles used for both goods and passengers: 1967: 42 420.

SWEDEN

(a) Including special vehicles.
(b) Tractors of semi-trailers, totalling 3 806 in 1967, of which 2 089 operated for hire or reward, are included in the appropriate capacity groups (items 15-20 and 27-33).
(c) Up to 30 seats.
(d) Over 30 seats.

SWITZERLAND

(a) Position at 30 September.
(b) Including vehicles used for both goods and passengers; 1963: 47 800; 1967: 102 119; 1968: 119 706. Such vehicles are not included in items 15-20.
(c) 5 001 - 6 499 kg.
(d) 6 500 kg and over.
(e) 6 500 - 7 999 kg.
(f) 8 000 kg and over.
(g) Semi-trailers and trailers are included under a single item.

UNITED KINGDOM

(a) Great Britain. Third quarter.
(b) Three-wheeled vehicles of less than 400 kg unladen weight, previously classified under private cars, are now shown under motor-cycles.
(c) Excludes vehicles exempt from licensing duty.
(d) Northern Ireland. Third quarter.

WESTERN GERMANY

(a) Position at 1 July.
(b) Including West Berlin. In 1967, its share in the total number of cycles with auxiliary engine was 1.0%, of motor-cycles 1.5%, of private cars 3.1% and of buses 4.6%.
(c) Including vehicles used for both goods and passengers. In 1968 such vehicles numbered 842 873.
(d) Including dust carts and some other special vehicles.
(e) Excluding two-wheeled trailers.

YUGOSLAVIA

(a) Semi-trailers and trailers are included under a single item.

NOTES DU TABLEAU 13

ALLEMAGNE OCCIDENTALE

(a) Situation au 1 juillet.
(b) Y compris Berlin-Ouest. En 1967 cette ville avait 1,0% du nombre total des cycles à moteur auxiliaire, 1,5% des motocycles, 3,1% des voitures privées et 4,6% des autobus.
(c) Y compris les véhicules utilisés pour les marchandises et pour les passagers. En 1968 leur nombre était de 842 873.
(d) Y compris les bennes à ordures et quelques autres catégories de véhicules spéciaux.
(e) Non compris les remorques à deux roues.

AUTRICHE

(a) Les semi-remorques et remorques sont groupés sous une seule rubrique.

BELGIQUE

(a) Rubriques 4-7: Situation au 1er août. Rubriques 8-41: Situation au 31 décembre.
(b) Y compris certains véhicules spéciaux qui ne sont pas utilisés pour le transport routier. Ce total ne correspond pas aux chiffres des rubriques 15-40, la classification étant différente.

CHYPRE

(a) Non compris les véhicules dont le permis de circulation n'a pas été renouvelé.

DANEMARK

(a) Les semi-remorques et remorques sont groupés sous une seule rubrique.

FINLANDE

(a) Y compris des véhicules spéciaux.

FRANCE

(a) Jusqu'à 29 places assises.
(b) Plus de 29 places assises.
(c) 3 000 - 4 599 kg.
(d) 4 600 - 6 599 kg.
(e) 6 600 - 8 999 kg.
(f) 9 000 kg et plus.
(g) Jusqu'à 8 999 kg.
(h) Jusqu'à 4 599 kg.
(i) 4 600 - 8 999 kg.

IRLANDE

(a) Situation au 10 août.
(b) Cylindrée supérieure à 150 cm^3.

LUXEMBOURG

(a) Non compris les taxis.

NORVÈGE

(a) Jusqu'à 29 places assises.
(b) Plus de 29 places assises.
(c) Jusqu'à 2 tonnes.
(d) 2,1 - 5,0 tonnes.

PAYS-BAS

(a) Situation au 1er août.

PORTUGAL

(a) Continent seulement.
(b) Y compris les véhicules utilisés pour les marchandises et pour les passagers; 1967: 42 420.

ROYAUME-UNI

(a) Grande Bretagne. 3ème trimestre.
(b) Les véhicules à trois roues d'un poids à vide inférieur à 400 kg, qui ont été classés auparavant sous voitures privées, paraissent maintenant sous motocycles.
(c) Non compris les véhicules n'ayant pas besoin d'un permis de circulation.
(d) Irlande du Nord. 3ème trimestre.

SUÈDE

(a) Y compris les véhicules spéciaux.
(b) L'effectif des tracteurs de semi-remorques est de 3 806 en 1967 dont 2 089 sont exploités pour le compte d'autrui; ils sont compris dans les diverses catégories de charge utile (rubriques 15-20 et 27-33).
(c) Jusqu'à 30 places assises.
(d) Plus de 30 places assises.

SUISSE

(a) Situation au 30 septembre.
(b) Y compris les véhicules utilisés pour les marchandises et pour les passagers; 1963: 47 800; 1967: 102 119; 1968: 119 706. Ces véhicules ne sont pas compris sous les rubriques 15-20.
(c) 5 001 - 6 499 kg.
(d) 6 500 kg et plus.
(e) 6 500 - 7 999 kg.
(f) 8 000 kg et plus.
(g) Les semi-remorques et remorques sont compris sous une seule rubrique.

YOUGOSLAVIE

(a) Les semi-remorques et remorques sont compris sous une seule rubrique.

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ 13

АВСТРИЯ

(a) Полуприцепы и прицепы включаются в одну статью.

БЕЛЬГИЯ

(a) Статьи 4–7: по состоянию на 1 августа.
Статьи 8–41: по состоянию на 31 декабря.
(b) Включая определенные виды специальных транспортных средств, не применяемых в качестве дорожного транспорта. Этот итог не соответствует цифрам статей 15–40, так как классификация различна.

ДАНИЯ

(a) Полуприцепы и прицепы включаются в одну статью.

ЗАПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ

(a) По состоянию на 1 июля.
(b) Включая Западный Берлин. В 1967 г. его доля в общем числе велосипедов с подвесным двигателем составила 1,0%, мотоциклов 1,5%, легковых автомобилей 3,1% и городских автобусов 4,6%.
(c) Включая транспортные средства, используемые для перевозки грузов и пассажиров; в 1968 году они составили 842 873.
(d) Включая машины для мусора и некоторые специальные транспортные средства.
(e) За исключением двухколесных прицепов.

ИРЛАНДИЯ

(a) По состоянию на 10 августа.
(b) Рабочий объем двигателя превышает 150 $см^3$.

КИПР

(a) Исключая транспортные средства, удостоверения на право управления которыми не были возобновлены.

ЛЮКСЕМБУРГ

(a) За исключением такси.

НИДЕРЛАНДЫ

(a) По состоянию на 1 августа.

НОРВЕГИЯ

(a) С числом сидячих мест до 29.
(b) С числом сидячих мест свыше 29.
(c) До 2 тонн.
(d) 2,1–5,0 тонн.

ПОРТУГАЛИЯ

(a) Только континент.
(b) Включая транспортные средства, используемые для перевозок грузов и пассажиров: 1967: 42 420.

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

(a) Великобритания. Третий квартал.
(b) Трехколесные транспортные средства, вес которых порожняком не превышает 400 кг и классифицированные до этого как легковые автомобили, теперь показываются как мотоциклы.
(c) Исключаются транспортные средства, освобожденные от лицензионных сборов.
(d) Северная Ирландия. Третий квартал.

ФИНЛЯНДИЯ

(a) Включая специальные транспортные средства.

ФРАНЦИЯ

(a) С числом сидячих мест до 29.
(b) С числом сидячих мест свыше 29.
(c) 3 000 – 4 599 кг.
(d) 4 600 – 6 599 кг.
(e) 6 600 – 8 999 кг.
(f) 9 000 кг и более.
(g) До 8 999 кг.
(h) До 4 599 кг.
(i) 4 600 – 8 999 кг.

ШВЕЙЦАРИЯ

(a) По состоянию на 30 сентября.
(b) Включая транспортные средства, используемые для перевозки грузов и пассажиров; 1963: 47 800; 1967: 102 119; 1968: 119 706. Эти транспортные средства не включены в статьи 15–20.
(c) 5 001 – 6 499 кг.
(d) 6 500 кг и более.
(e) 6 500 – 7 999 кг.
(f) 8 000 кг и более.
(g) Полуприцепы и прицепы включаются в одну статью.

ШВЕЦИЯ

(a) Включая специальные транспортные средства.
(b) Общее число тягачей полуприцепов составило 3 806 в 1967 году, из которых 2 089 эксплуатируются за счет третьих лиц; они включены в различные категории грузоподъемности (статьи 15–20 и 27–33).
(c) С числом сидячих мест до 30.
(d) С числом сидячих мест свыше 30.

ЮГОСЛАВИЯ

(a) Полуприцепы и прицепы включаются в одну статью.

Roads — Routes — Дороги

13. Mobile equipment at end of year (1) — 13. Equipement mobile à la fin de l'année (1) — 13. Подвижной состав к концу года (1)

1	Road vehicles — Total			Number	Véhicules routiers Ensemble		Nombre	Дорожные транспортные средства Всего			Число
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10	Motor coaches and buses by capacity			1 000 seats	Autocars et autobus selon la charge utile		1 000 pl. assises	Автобусы городские и дальнего следования по подъемности			
11											
12											
13		of which: in motor coaches and buses of									
14											
15	Total goods road vehicles by load capacity	Goods road motor vehicles			Ensemble des véhicules routiers pour le transport de marchandises selon la charge utile	Véhicules routiers automobiles p. le transport de marchandises		Все дорожные транспортные средства для грузовых перевозок по грузоподъемности	Дорожные автотранспортные средства для грузовых перевозок		
16											
17											
18											
19											
20											
21		Semi-trailers				Semi-remorques			Полуприцепы		
22											
23		Trailers				Remorques			Прицепы		
24											
25											
26	Total carrying capacity of goods road motor vehicles, semi-trailers and trailers — 1 000 t				Charge utile totale des véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises, semi-remorques et remorques — 1 000 t			Общая грузоподъемность дорожных автотранспортных средств для грузовых перевозок, полуприцепов и прицепов — 1 000 т			
27	Goods road vehicles operated for hire or reward by load capacity	Goods road motor vehicles	Total		Véhicules routiers pour le transport de marchandises effectuant des transports pour le compte d'autrui selon la charge utile	Véhicules routiers automobiles p. le transport de marchandises		Дорожные транспортные средства для грузовых перевозок, производящие перевозки за счет третьих лиц, по грузоподъемности	Дорожные автотранспортные средства для грузовых перевозок		
28											
29											
30											
31											
32											
33											
34		Semi-trailers	Total			Semi-remorques			Полуприцепы		
35											
36											
37		Trailers	Total			Remorques			Прицепы		
38											
39											
40											
41	Carrying capacity of goods road motor vehicles, semi-trailers and trailers, operated for hire or reward — 1 000 t				Charge utile des véhicules automobiles pr le transport de marchandises, semi-remorques et remorq., effectuant des transp. pr le compte d'autrui — 1 000 t			Общая грузоподъемность дорожных автотранспортных средств для грузовых перевозок, полуприцепов и прицепов, производящих перевозки за счет третьих лиц — 1 000 т			
42	Number of private cars, including taxis per 1 000 inhabitants				Nombre de voitures privées, y compris les taxis, par 1 000 habitants			Число легковых автомобилей, включая такси, на 1 000 чел. населения			

1	Cycles with auxiliary engine				Cycles à moteur auxiliaire			Велосипеды с подвесным двигателем				
2	Motor-cycles				Motocycles			Мотоциклы				
3	of which: with an engine exceeding 125 cm^3				dont: motocycles dont le moteur dépasse 125 cm^3			в том числе: с рабочим объемом двигателя более 125 $см^3$				
4	Private cars, including taxis				Voitures privées, y compris les taxis			Легковые автомобили, включая такси				
5	Motor coaches and buses				Autocars et autobus			Автобусы городские и дальнего следования				
6	Goods road motor vehicles				Véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises			Дорожные автотранспортные средства для грузовых перевозок				
7	Tractors				Tracteurs			Тягачи				
8	Semi-trailers				Semi-remorques			Полуприцепы				
9	Trailers				Remorques			Прицепы				
10	Up to 32 seats				Jusqu'à 32 places assises			С числом сидячих мест до 32				
11	Over 32 seats				Plus de 32 places assises			С числом сидячих мест свыше 32				
12	Seating capacity — Total				Places assises — Total			Число сидячих мест — Всего				
13	of which: in motor coaches and buses of	Up to 32 seats			dont: dans les autocars et autobus	Jusqu'à 32 places		в том числе: в автобусах с числом сидячих мест	До 32			
14		Over 32 seats				Plus de 32 places			Свыше 32			
15	Goods road motor vehicles	Up to 1 499 kg			Véhicules routiers automobiles p. le transport de marchandises	Jusqu'à 1 499 kg		Дорожные автотранспортные средства для грузовых перевозок	До 1 499 кг			
16		1 500–2 999 kg				1 500–2 999 kg			1 500–2 999 кг			
17		3 000–4 999 kg				3 000–4 999 kg			3 000–4 999 кг			
18		5 000–6 999 kg				5 000–6 999 kg			5 000–6 999 кг			
19		7 000–9 999 kg				7 000–9 999 kg			7 000–9 999 кг			
20		10 000 kg and over				10 000 kg et plus			10 000 кг и более			
21	Semi-trailers	Up to 9 999 kg			Semi-remorques	Jusqu'à 9 999 kg		Полуприцепы	До 9 999 кг			
22		10 000 kg and over				10 000 kg et plus			10 000 кг и более			
23	Trailers	Up to 4 999 kg			Remorques	Jusqu'à 4 999 kg		Прицепы	До 4 999 кг			
24		5 000–9 999 kg				5 000–9 999 kg			5 000–9 999 кг			
25		10 000 kg and over				10 000 kg et plus			10 000 кг и более			
26	Total carrying capacity of goods road motor vehicles, semi-trailers and trailers — 1 000 t				Charge utile totale des véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises, semi-remorques et remorques — 1 000 t			Общая грузоподъемность дорожных автотранспортных средств для грузовых перевозок, полуприцепов и прицепов — 1 000 т				
27	Goods road motor vehicles	Total			Véhicules routiers automobiles p. le transport de marchandises	Ensemble		Дорожные автотранспортные средства для грузовых перевозок	Всего			
28		Up to 1 499 kg				Jusqu'à 1 499 kg			До 1 499 кг			
29		1 500–2 999 kg				1 500–2 999 kg			1 500–2 999 кг			
30		3 000–4 999 kg				3 000–4 999 kg			3 000–4 999 кг			
31		5 000–6 999 kg				5 000–6 999 kg			5 000–6 999 кг			
32		7 000–9 999 kg				7 000–9 999 kg			7 000–9 999 кг			
33		10 000 kg and over				10 000 kg et plus			10 000 кг и более			
34	Semi-trailers	Total			Semi-remorques	Ensemble		Полуприцепы	Всего			
35		Up to 9 999 kg				Jusqu'à 9 999 kg			До 9 999 кг			
36		10 000 kg and over				10 000 kg et plus			10 000 кг и более			
37	Trailers	Total			Remorques	Ensemble		Прицепы	Всего			
38		Up to 4 999 kg				Jusqu'à 4 999 kg			До 4 999 кг			
39		5 000–9 999 kg				5 000–9 999 kg			5 000–9 999 кг			
40		10 000 kg and over				10 000 kg et plus			10 000 кг и более			
41	Carrying capacity of goods road motor vehicles, semi-trailers and trailers, operated for hire or reward — 1 000 t				Charge utile des véhicules automobiles pr le transport de marchandises, semi-remorques et remorq., effectuant des transp. pr le compte d'autrui — 1 000 t			Общая грузоподъемность дорожных автотранспортных средств для грузовых перевозок, полуприцепов и прицепов, производящих перевозки за счет третьих лиц — 1 000 т				
42	Number of private cars, including taxis per 1 000 inhabitants				Nombre de voitures privées, y compris les taxis, par 1 000 habitants			Число легковых автомобилей, включая такси, на 1 000 чел. населения				

(1) In general, totals include vehicles of unstated capacity. Where carrying capacity groups differ by 1 kg only from those indicated, this is not stated separately.

(1) En général, les totaux comprennent les véhicules dont la charge utile n'est pas indiquée. Lorsque les limites des catégories de charge utile diffèrent de seulement 1 kg des marges adoptées, on ne l'a pas signalé.

(1) В основном, итоги включают транспортные средства грузоподъемность которых не указана. Когда группы грузоподъемности отличаются только на 1 кг от указанных, это не показывается отдельно.

Roads

14. New vehicles registered during year [1]

Routes

14. Nouveaux véhicules immatriculés pendant l'année [1]

Дороги

14. Новые транспортные средства, зарегистрированные в течение года [1]

1	Motor-cycles			Number	Motocycles			Nombre	Мотоциклы	Число
2	Private cars, including taxis				Voitures privées, y compris les taxis				Легковые автомобили, включая такси	
3	Motor coaches and buses by capacity	Total			Autocars et autobus selon la charge utile	Ensemble			Автобусы городские и дальнего следования по подъемности	Всего
4		Up to 32 seats				Jusqu'à 32 places assises				С числом сидячих мест до 32
5		Over 32 seats				Plus de 32 places assises				С числом сидячих мест свыше 32
6		Seating cpcty. — Total		1 000 seats		Places assises — Total		1 000 pl. assises		Число сидячих мест — Всего
7		of which: in mt. coaches and buses	Up to 32 sts.			dont: dans les autocars et autobus	Jusqu'à 32 pl.			в том числе: в автобусах с числом сидячих мест — До 32
8			Over 32 seats				Plus de 32 pl.			Свыше 32
9	Goods road motor vehicles by load capacity	Total		Number	Véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises selon la charge utile	Ensemble		Nombre	Дорожные автотранспортные средства для грузовых перевозок по грузоподъемности	Всего
10		Up to 1 499 kg				Jusqu'à 1 499 kg				До 1499 кг
11		1 500–2 999 kg				1 500–2 999 kg				1500–2999 кг
12		3 000–4 999 kg				3 000–4 999 kg				3000–4999 кг
13		5 000–6 999 kg				5 000–6 999 kg				5000–6999 кг
14		7 000–9 999 kg				7 000–9 999 kg				7000–9999 кг
15		10 000 kg and over				10 000 kg et plus				10000 кг и более
16	Semi-trailers by load capacity	Total			Semi-remorques selon la charge utile	Ensemble			Полуприцепы по грузоподъемности	Всего
17		Up to 9 999 kg				Jusqu'à 9 999 kg				До 9999 кг
18		10 000 kg and over				10 000 kg et plus				10000 кг и более
19	Trailers by load capacity	Total			Remorques selon la charge utile	Ensemble			Прицепы по грузоподъемности	Всего
20		Up to 4 999 kg				Jusqu'à 4 999 kg				До 4999 кг
21		5 000–9 999 kg				5 000–9 999 kg				5000–9999 кг
22		10 000 kg and over				10 000 kg et plus				10000 кг и более
23	Total carrying capacity of goods road motor vehicles, semi-trailers and trailers — 1 000 t				Charge utile totale des véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises, semi-remorques et remorques — 1 000 t				Общая грузоподъемность дорожных автотранспортных средств для грузовых перевозок, полуприцепов и прицепов — 1000 т	

(1) Totals may include vehicles of unstated capacity. Where carrying capacity groups differ by 1 kg only from those indicated, this is not stated separately.

(1) Les totaux peuvent comprendre les véhicules dont la charge utile n'est pas indiquée. Lorsque les limites des catégories de charge utile diffèrent de seulement 1 kg des marges adoptées, on ne l'a pas signalé.

(1) Итоги могут включать транспортные средства грузоподъемность которых не указана. Когда группы грузоподъемности отличаются только на 1 кг от указанных, это не показывается отдельно.

TABLE 14 — TABLEAU 14 — ТАБЛИЦА 14

	AUSTRIA — АВСТРИЯ — AUTRICHE			DENMARK — ДАНИЯ — DANEMARK			FINLAND — ФИНЛЯНДИЯ — FINLANDE			FRANCE — ФРАНЦИЯ — FRANCE		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	3 134	1 195	1 185	4 170	2 366	1 898	9 097	4 447	2 701	17 241	11 838	16 000
2	89 545	122 436	130 635	74 218	94 745	89 693	52 225	65 836	48 444	1 052 214	1 230 735	1 239 500
3	360	324	321	348	457	481	681	715	706	2 872	3 530	4 894
4	57	60	51	...	...	...	...	17	52	1 000 (a)	1 369 (a)	2 604 (a)
5	303	264	270	...	...	...	...	698	654	1 900 (b)	2 161 (b)	2 290 (b)
6	12.1	10.8	10.0	...	...	...	...	...	29	100.5	107.2	...
7	1.5	1.6	1.0	...	...	...	...	...	1	21.8 (a)	23.2 (a)	...
8	10.6	9.2	9.0	...	...	...	...	...	28	78.7 (b)	84.0 (b)	...
9	9 429	9 573	10 184	26 119	28 899	30 148	9 999	20 164	9 700	131 820	139 870	153 548
10	6 011	6 373	6 342	...	...	...	...	...	6 107	109 700	114 368	109 655
11			1 003	...	...	...	...	...				15 990
12	746	716	732	...	...	...	...	...	531	2 822 (c)	5 389 (c)	8 461 (c)
13	959	675	590	...	...	...	...	...	1 288	6 764 (d)	6 730 (d)	5 889 (d)
14	1 698	1 674	1 364	...	...	...	...	...	1 048	3 192 (e)	3 580 (e)	3 880 (e)
15	15	135	153	...	...	...	...	...	314	9 342 (f)	9 803 (f)	9 673 (f)
16	(g)	(g)	(g)	...	(g)	(g)	...	(g)	(g)	4 128	6 995	8 598
17				...			...			819 (h)	707 (h)	781 (h)
18				...			...			3 309 (f)	6 288 (f)	7 817 (f)
19	4 188 (g)	4 009 (g)	3 486 (g)	...	3 140 (g)	3 633 (g)	...	2 523 (g)	2 528 (g)	17 797	29 554	31 841
20	2 451 (g)	2 171 (g)	1 843 (g)	...	...	...	...	1 636 (g)	1 144 (g)	16 768 (i)	28 131 (i)	30 438 (i)
21	751 (g)	1 090 (g)	970 (g)	...	...	...	...	760 (g)	754 (g)	494 (j)	534 (j)	526 (j)
22	507 (g)	748 (g)	673 (g)	...	...	...	...	110 (g)	139 (g)	535 (f)	889 (f)	877 (f)
23	46.4	51.9	47.0	...	...	...	...	...	39.1	347.0	408.0	...

	GREECE — ГРЕЦИЯ — GRÈCE			IRELAND — ИРЛАНДИЯ — IRLANDE			ITALY — ИТАЛИЯ — ITALIE			NETHERLANDS — НИДЕРЛАНДЫ — PAYS-BAS		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	...	4 535 (k)	...	9 667 (k)	9 907 (k)	...	238 387	...	...	6 932	...	3 933
2	...	19 228	...	37 231	40 570	...	951 705	743 800	...	155 143	256 600	334 675
3	...	673	...	13	67	...	2 230	...	...	549	...	626
4	...	...	...	...	...	...	700	...	...	75	...	...
5	...	...	...	...	...	...	1 530	...	...	474	...	...
6	...	...	...	...	...	...	213.7	...	...	...	...	...
7	...	...	...	...	...	...	152.5	...	...	...	...	...
8	...	...	...	...	...	...	61.2	...	...	...	...	...
9	...	8 984	...	6 891	6 181	...	...	...	...	24 464	...	36 955
10	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	28 791
11	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
12	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1 240
13	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
14	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	6 924
15	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
16	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
17	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
19	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
20	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
23	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

For notes see page 64. — Voir renvois à la page 64. — См. примечания на стр. 65.

TABLE 14

TABLEAU 14

ТАБЛИЦА 14

ORWAY / NORVÈGE / НОРВЕГИЯ			POLAND / POLOGNE / ПОЛЬША			SPAIN / ESPAGNE / ИСПАНИЯ			SWEDEN / SUÈDE / ШВЕЦИЯ		
1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
...	3 909	3 751	142 952	137 225	156 378	114 249	56 619	33 261	2 268	2 289	3 496
...	71 212	69 807	26 209	45 652	48 917	91 195	290 027	309 880	228 734	186 460	201 008
481	615	573	3 046	4 974	4 500	2 044	2 806	2 551	986	3 270	1 795
...	...	81(a)	...	...	...	...	...	1 077	...	...	...
...	...	492(b)	...	...	...	...	...	1 474	...	...	...
...	...	24	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	2(a)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	22(b)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9 752	12 636	12 335	19 736(l)	28 743	30 434	42 321	90 337	79 746	14 570(l)	...	...
...	...	8 352	...	...	...	...	...	41 880	...	...	...
...	...	853	...	...	...	...	...	20 104	...	...	...
...	...	778	...	...	...	...	...	3 417	...	...	...
...	...	1 717	...	...	...	...	...	3 423	...	...	...
...	...	519	...	...	...	...	...	3 623	...	...	...
...	...	136	...	...	...	...	...	7 299	...	...	...
...	...	193	(g)	(g)	1 748	(g)	(g)	650	...	...	...
...	...	193			...			22	...	...	...
...	...	-			...			628	...	...	...
...	...	6 227	13 024(g)	33 433(g)	39 051	681(g)	1 018(g)	386	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	218	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	104	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	64	...	...	...
...	...	40	...	...	...	...	...	...	...	...	...

WITZERLAND / SUISSE / ШВЕЙЦАРИЯ			UNITED KINGDOM(m) / ROYAUME-UNI(m) / СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО(m)			WESTERN GERMANY † / ALLEMAGNE OCC.† / ЗАПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ †			YUGOSLAVIA / YOUGOSLAVIE / ЮГОСЛАВИЯ		
1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
7 159	3 929	3 465	81 277	43 138	64 546(n)	13 613	3 919	5 047	12 483	...	...
5 861	135 040	146 185	1 009 612	1 054 700	1 125 902(n)	1 248 190(o)	1 366 626(o)	1 425 089(o)	20 585	...	...
244	325	387	5 360	5 200	5 135	4 003	3 571	4 391	956	...	...
...	...	217	374	600	1 072	653	848	922	565	...	...
...	...	170	5 009	4 600	4 063	3 350	2 723	3 469	391	...	...
7.3	10.8	11.3	...	...	...	173.9	148.6	189.0	...	...	...
...	...	4.0	...	...	...	14.6	16.1	19.0	...	...	...
...	...	7.3	...	...	...	159.3	132.5	170.0	...	...	...
2 781(o)	26 861(o)	31 541(o)	201 811	...	242 086	113 533	96 157	108 414	7 202	...	...
7 322	6 741	6 614	...	...	155 360(p)	75 272	69 922	52 750	...	...	...
		1 255	...	...	5 993(p)			24 184	...	...	...
533	376	393	...	...	7 046(p)	10 813	11 008	13 040	...	...	...
547(q)	300(q)	391	...	...	14 318(p)	13 631	5 155	5 116	...	...	...
2 449(s)	661(r)	1 325	...	...	14 239(p)	12 537	7 642	9 270	...	...	...
	618(t)	2	...	...	34 179(p)	1 280	2 430	4 054	...	...	...
124	...	...	...	...	...	3 588	2 592	3 151	(g)	(g)	...
...	...	...	...	...	...	735	374	489			...
...	...	...	...	...	...	2 853	2 218	2 662			...
1 639	...	...	...	...	...	19 106	11 026	11 087	3 198(g)	5 854(r)	...
...	...	...	...	...	...	6 576	4 907	4 640	...	...	...
...	...	...	...	...	...	5 836	2 049	2 055	...	...	...
...	...	...	...	...	...	6 694	4 070	4 392	...	...	...
40.4	...	...	...	...	...	515.0	386.3	450.8	...	...	...

r notes see page 64.

Voir renvois à la page 64.

См. примечания на стр. 65.

NOTES TO TABLE 14

(a) Up to 29 seats.
(b) Over 29 seats.
(c) 3 000 - 4 599 kg.
(d) 4 600 - 6 599 kg.
(e) 6 600 - 8 999 kg.
(f) 9 000 kg and over.
(g) Semi-trailers and trailers are included under a single item.
(h) Up to 8 999 kg.
(i) Up to 4 599 kg.
(j) 4 600 - 8 999 kg.
(k) Including cycles with auxiliary engine.
(l) Including tractors.
(m) Great Britain.
(n) Three-wheeled vehicles of less than 400 kg unladen weight, previously classified under private cars now shown under motor-cycles.
(o) Including vehicles used for both goods and passengers (Switzerland: In 1968 such vehicles numbered 21 561. These vehicles are not included in items 10-15; Western Germany: In 1968 such vehicles nu 117 246).
(p) Excludes vehicles exempt from licensing duty.
(q) 5 001 - 6 499 kg.
(r) 6 500 - 7 999 kg.
(s) 6 500 kg and over.
(t) 8 000 kg and over.

NOTES DU TABLEAU 14

(a) Jusqu'à 29 places assises.
(b) Plus de 29 places assises.
(c) 3 000 - 4 599 kg.
(d) 4 600 - 6 599 kg.
(e) 6 600 - 8 999 kg.
(f) 9 000 kg et plus.
(g) Les semi-remorques et semorques sont groupés sous une seule rubrique.
(h) Jusqu'à 8 999 kg.
(i) Jusqu'à 4 599 kg.
(j) 4 600 - 8 999 kg.
(k) Y compris les cycles à moteur auxiliaire.
(l) Y compris les tracteurs.
(m) Grande Bretagne.
(n) Les véhicules à trois roues d'un poids à vide inférieur à 400 kg, qui ont été classés auparavant so voitures privées, paraissent maintenant sous motocycles.
(o) Y compris les véhicules utilisés pour les marchandises et pour les passagers (Suisse: en 1968 leur nombre était de 21 561. Ces véhicules ne sont pas compris sous les rubriques 10-15; Allemagne occidentale: en 1968 leur nombre était de 117 246).
(p) Non compris les véhicules n'ayant pas besoin d'un permis de circulation.
(q) 5 001 - 6 499 kg.
(r) 6 500 - 7 999 kg.
(s) 6 500 et plus.
(t) 8 000 kg et plus.

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ 14

(a) С числом сидячих мест до 29.
(b) С числом сидячих мест свыше 29.
(c) 3 000 - 4 599 кг.
(d) 4 600 - 6 599 кг.
(e) 6 600 - 8 999 кг.
(f) 9 000 кг и более.
(g) Полуприцепы и прицепы включаются в одну статью.
(h) До 8 999 кг.
(i) До 4 599 кг.
(j) 4 600 - 8 999 кг.
(k) Включая велосипеды с подвесным двигателем.
(l) Включая тягачи.
(m) Великобритания.
(n) Трехколесные транспортные средства, вес которых порожняком не превышает 400 кг и классифицированные до этого как легковые автомобили, теперь показываются как мотоциклы.
(o) Включая транспортные средства, используемые для перевозки грузов и пассажиров (Швейцария: эти транспортные средства составили 21 561 в 1968 году; не включены в статью 10-15. Западная Германия: эти транспортные средства составили 117 246 в 1968 году).
(p) Исключаются транспортные средства, освобожденные от лицензионных сборов.
(q) 5 001 - 6 499 кг.
(r) 6 500 - 7 999 кг.
(s) 6 500 кг и более.
(t) 8 000 кг и более.

Roads

14. New vehicles registered during year [1]

Routes

14. Nouveaux véhicules immatriculés pendant l'année [1]

Дороги

14. Новые транспортные средства, зарегистрированные в течение года [1]

1	Motor-cycles			Number	Motocycles			Nombre	Мотоциклы				Число
2	Private cars, including taxis				Voitures privées, y compris les taxis				Легковые автомобили, включая такси				
3	Motor coaches and buses by capacity	Total			Autocars et autobus selon la charge utile	Ensemble			Автобусы городские и дальнего следования по подъемности	Всего			
4		Up to 32 seats				Jusqu'à 32 places assises				С числом сидячих мест до 32			
5		Over 32 seats				Plus de 32 places assises				С числом сидячих мест свыше 32			
6		Seating cpcty. — Total		1 000 seats		Places assises — Total		1 000 pl. assises		Число сидячих мест — Всего			1 000 сидячих мест
7		of which: in mt. coaches and buses	Up to 32 sts.			dont: dans les autocars et autobus	Jusqu'à 32 pl.			в том числе: в автобусах с числом сидячих мест	До 32		
8			Over 32 seats				Plus de 32 pl.				Свыше 32		
9	Goods road motor vehicles by load capacity	Total		Number	Véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises selon la charge utile	Ensemble		Nombre	Дорожные автотранспортные средства для грузовых перевозок по грузоподъемности	Всего			Число
10		Up to 1 499 kg				Jusqu'à 1 499 kg				До 1 499 кг			
11		1 500–2 999 kg				1 500–2 999 kg				1 500–2 999 кг			
12		3 000–4 999 kg				3 000–4 999 kg				3 000–4 999 кг			
13		5 000–6 999 kg				5 000–6 999 kg				5 000–6 999 кг			
14		7 000–9 999 kg				7 000–9 999 kg				7 000–9 999 кг			
15		10 000 kg and over				10 000 kg et plus				10 000 кг и более			
16	Semi-trailers by load capacity	Total			Semi-remorques selon la charge utile	Ensemble			Полуприцепы по грузоподъемности	Всего			
17		Up to 9 999 kg				Jusqu'à 9 999 kg				До 9 999 кг			
18		10 000 kg and over				10 000 kg et plus				10 000 кг и более			
19	Trailers by load capacity	Total			Remorques selon la charge utile	Ensemble			Прицепы по грузоподъемности	Всего			
20		Up to 4 999 kg				Jusqu'à 4 999 kg				До 4 999 кг			
21		5 000–9 999 kg				5 000–9 999 kg				5 000–9 999 кг			
22		10 000 kg and over				10 000 kg et plus				10 000 кг и более			
23	Total carrying capacity of goods road motor vehicles, semi-trailers and trailers — 1 000 t				Charge utile totale des véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises, semi-remorques et remorques — 1 000 t				Общая грузоподъемность дорожных автотранспортных средств для грузовых перевозок, полуприцепов и прицепов — 1000 т				

(1) Totals may include vehicles of unstated capacity. Where carrying capacity groups differ by 1 kg only from those indicated, this is not stated separately.

(1) Les totaux peuvent comprendre les véhicules dont la charge utile n'est pas indiquée. Lorsque les limites des catégories de charge utile diffèrent de seulement 1 kg des marges adoptées, on ne l'a pas signalé.

(1) Итоги могут включать транспортные средства грузоподъемность которых не указана. Когда группы грузоподъемности отличаются только на 1 кг от указанных, это не показывается отдельно.

Roads

15. Total and international road traffic and transport [1]

TABLE 15

					AUSTRIA — AUTRICHE — АВСТРИЯ			BULGARIA — BULGARIE — БОЛГАРИЯ			CZECHOSLOVAKIA — TCHECOSLOVAQUIE — ЧЕХОСЛОВАКИЯ			DENMARK — DANEMARK — ДАНИЯ		
					1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
Total traffic and transport																
1	Vehicle-kilometres	Cycles with auxiliary engine		Million	...	...	1 322(a)	...	...	...	...	...	...	2 100	2 000	2 000
2		Motor-cycles			...	...	603(a)	...	...	...	...	...	...	670	170	180
3		Private cars, including taxis			...	...	18 275	...	...	...	...	...	...	9 180	13 670	14 230
4		Motor coaches, buses and trolleybuses			...	...	319	...	...	...	...	627[r]	653	220	240	250
5		Goods road vehicles — Total			...	...	3 535(a)	...	...	...	...	2 355[r]	2 506	4 430	4 940	5 010
6		of which with a load capacity of	Up to 1 499 kg		...	...	...	...	...	...	...	...	...	2 510(a)	...	...
7			1 500–4 999 kg		...	...	...	...	...	...	...	...	...		...	...
8			5 000–9 999 kg		...	...	...	...	...	...	...	...	...	1 920(b)	...	...
9			10 000 kg and over		...	...	...	...	...	...	...	...	...		...	...
10		All road vehicles, incl. miscellaneous not shown above			...	...	...	...	...	...	...	...	5 140	16 600	...	...
11	Passenger-kilometres	Cycles with auxiliary engine			...	...	1 454(a)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
12		Motor-cycles			...	...	784(a)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
13		Private cars, including taxis			...	...	37 079	...	...	...	...	...	...	...	...	...
14		Motor coaches, buses and trolleybuses			...	...	9 570	...	...	...	15 360	19 054	19 489	...	...	...
15	Freight transport	All vehicles	Goods carried (1 000 t)		...	232.4	...	217.1	379.4	...	492.2(a)	660.3(a)	680.4(a)	...	...	...
16			Ton-kilometres		...	...	...	3 137	5 106	...	6 319(a)	7 813(a)	8 708(a)	...	...	...
17		For hire or reward	Goods carried (1 000 t)		...	4.3(a)(b)	5.0(a)(b)	66.3(a)	91.7(a)	...	161.5(b)	230.4(b)	231.9(b)	...	...	...
18			Ton-kilometres		...	...	1 942(a)(b)	1 358(a)	1 862(a)	...	3 308(b)	3 723(b)	4 172(b)	...	...	...
International traffic and transport																
19	Entries of	Foreign private cars		1 000	...	...	12 915	...	...	...	...	...	...	...	1 997(c)	2 109(c)
20		All buses			...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	32.8(c)	36.0(c)
21		of which : empty			...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
22		Foreign buses			...	...	37.6	...	...	...	...	...	...	...	13.7(c)[r]	14.2(c)
23		of which : empty			...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
24		Passengers in all buses			...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
25		Passengers in foreign buses			...	...	11 294	...	...	...	...	...	...	...	...	...
26		All goods road vehicles			...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	342.7(c)[r]	327.0(c)
27		of which : empty			...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
28		Foreign goods road vehicles			...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	141.8(c)	123.6(c)
29		of which : empty			...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
30	Freight transport	Goods carried — Total		1 000 t	...	7 855	8 566	...	...	...	...	...	...	...	...	...
31		of which	entered		...	2 469	2 924	...	...	...	...	102.8[r]	280.6	642	1 377	1 422
32			left		...	3 174	3 017	...	...	...	...	142.5[r]	292.3	2 214	2 748	2 715
33					...	2 212	2 625	...	...	...	...	...	...	...	...	...

(1) Many of the figures in this table are based on estimates of varying degree of accuracy. They should therefore be regarded rather as orders of magnitude than as precise statistics.

For notes see page 72.

Routes

15. Transport routier total et international [1]

TABLEAU 15

(1) Une grande partie des chiffres de ce tableau est fondée sur des estimations plus ou moins approximatives. Il faut donc considérer que les données fournissent des ordres de grandeur et non des statistiques précises.

Voir renvois à la page 73.

Дороги

15. Общее и международное дорожное движение и перевозки [1]

ТАБЛИЦА 15

(1) Многи данные в этой таблице основываются на оценочных данных различной степени точности. Поэтому эти данные следует рассматривать как порядок величин, а не как точные статистические данные.

См. примечания на стр. 74.

TABLE 15 TABLEAU 15 ТАБЛИЦА 15

	EASTERN GERMANY ALLEMAGNE ORIENTALE ВОСТОЧНАЯ ГЕРМАНИЯ			FINLAND (a) FINLANDE (a) ФИНЛЯНДИЯ (a)			FRANCE ФРАНЦИЯ			HUNGARY ВЕНГРИЯ		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	...	...	...	...	1 000	1 000	...	...	11 000	...	...	...
2	...	...	...	...	300	300	...	...		...	...	2 957
3	...	...	...	...	9 400	10 400	...	...	120 750	...	...	1 909
4	...	...	...	...	530	550	...	...	1 400	...	...	418
5	...	...	...	...	2 800	2 900	10 981 (a)	13 207 (a)	14 615 (a)	...	...	2 324
6	...	...	...	...	750	800	...	...	...	...	...	...
7	...	...	...	...	450	450	4 579 (b)	5 647 (b)	4 735 (b)	...	...	...
8	...	...	...	...	1 100	1 100	2 273 (d)	2 469 (d)	3 828 (c)	...	...	...
9	...	...	...	...	500	550			6 052 (e)	...	...	...
10	...	...	...	...	14 200	15 300	...	...	...	...	...	...
11	...	...	...	...	1 000	1 000	...	...	13 200	...	...	...
12	...	...	...	...	300	300	...	...		...	...	5 116
13	...	...	...	...	18 300	20 000	...	...	237 000	...	...	5 441
14	11 667	14 822	15 395	...	5 800	6 000	...	...	...	...	...	...
15	320.2	372.6	399.6	...	195	205	984.0	1 265.4	1 388.6	...	...	244.4
16	6 201	8 171	9 254	...	11 200	11 900	37 100	53 684	55 783	...	...	3 608
17	9.4 (a)	13.0 (a)	15.4 (a)	...	...	...	319.0	427.0	494.5	98.0 (a)	138.6 (a)	130.4 (a)
18	1 597 (a)	2 351 (a)	2 858 (a)	...	...	...	20 000	30 668	33 910	1 384 (a)	2 100 (a)	2 223 (a)
19	...	...	...	104.4	178.0*	220.8	...	15 219	...	54.3	504.7	501.8
20	...	...	...	3.4	4.4*	4.7	...	...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	0.7	...	1.3	...	...	...	3.0	20.6	18.2
23	...	...	...	...	...	...	...	...	...	0.03	0.06	0.2
24	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
25	...	...	...	...	...	...	...	...	...	92.6	640.6	571.7
26	...	...	...	...	...	38.7	...	...	...	27.1	20.5	46.1
27	...	...	...	...	...	...	...	...	...	11.4	8.9	11.5
28	...	...	...	...	...	17.9	...	...	...	21.2	8.3	36.2
29	...	...	...	...	...	...	...	...	...	8.9	6.9	10.5
30	...	...	...	...	...	118.8 (b)	...	...	...	282.0	586.8	702.0
31	...	...	...	...	...	163.0 (b)	...	...	...	35.8	128.4	150.2
32	...	...	...	...	...	...	...	...	...	185.9	258.6	264.0
33	...	...	...	...	...	...	...	...	...	60.2	199.9	287.8

For notes see page 72. Voir renvois à la page 73. См. примечания на стр. 74.

TABLE 15 TABLEAU 15. ТАБЛИЦА 15

	ITALY / ITALIE / ИТАЛИЯ			NETHERLANDS / PAYS-BAS / НИДЕРЛАНДЫ			NORWAY / NORVÈGE / НОРВЕГИЯ			POLAND / POLOGNE / ПОЛЬША		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	5 989	8 256	...	7 250	8 500	9 500	462	462	460	...	...	...
2	19 961	12 384	...	1 250	850	650	269	156	145	...	...	...
3	30 381	76 024	...	15 700	28 200[r]	32 500	3 902	6 008	6 556	...	...	...
4	1 075	1 213	...	...	480	500	190[a]	229[a]	234[a]	...	...	1 174[a]
5	17 128	19 577	...	...	2 900	3 250	1 374	1 481	1 497	...	...	872[a]
6	12 763	14 599	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7			...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8	4 365	4 978	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9			...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10	...	...	...	...	43 550	49 150	...	8 676	9 239	...	...	...
11	5 989	8 256	...	...	9 000	10 000	670	462	...	...	...	...
12	25 822	14 412	...	...	1 100	900		156	...	...	...	...
13	61 370	135 322	...	...	56 400	62 000	5 187	8 052	...	...	...	...
14	26 031	27 330	...	...	10 300	9 860	2 866[a]	3 452[a]	...	...	...	25 120[a]
15	...	...	...	220.0[r]	293.2[r]	310.3	137.7	186.3	...	161.4	269.6	306.4
16	45 590	...	...	7 652[r]	10 152[r]	11 150	2 106	3 345	...	3 046	5 187	6 212
17	...	...	...	121.9	173.3[r]	184.2	64.9	89.4	...	56.7[a]	76.6[a]	...
18	...	...	...	4 857	6 476[r]	7 150	1 017	1 525	...	1 802[a]	2 756[a]	...
19	...	...	...	11 295	14 433	14 541	...	...	...	26.4	...	...
20	...	...	...	579	526	552	...	...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
22	...	...	413	296	263	268	...	...	...	1.5	4.9	5.3
23	...	...	...	...	...	...	...	...	...	0.1	0.3	0.3
24	...	...	...	9 802	8 375	8 341	...	...	...	149.3	302.1	286.8
25	...	...	...	...	4 967	4 649	...	...	...	77.3	181.5	194.6
26	...	...	...	1 811	2 062	2 465	...	...	...	...	...	...
27	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
28	...	...	...	943	984	1 155	...	...	...	1.1	0.9	0.8
29	...	...	...	...	...	...	...	...	...	0.5	0.4	0.3
30	...	...	...	16 828	24 389	28 339	854	1 596	1 787	13.4[b]	21.4[b]	130.8
31	...	...	...	7 054	11 835	13 739	585	1 101	1 237	5.4[b]	8.7[b]	30.9
32	...	...	...	8 542	10 857[r]	12 548	269	495	550	8.0[b]	7.3[b]	91.6
33	...	...	...	1 232	1 697	2 052	-	-	-	0.0[b]	5.4[b]	8.3

For notes see page 72. Voir renvois à la page 73. См. примечания на стр. 74.

TABLE 15

TABLEAU 15

ТАБЛИЦА 15

	PORTUGAL / PORTUGAL / ПОРТУГАЛИЯ			ROMANIA / ROUMANIE / РУМЫНИЯ			SPAIN / ESPAGNE / ИСПАНИЯ			SWEDEN / SUÈDE / ШВЕЦИЯ		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	...	...	...	...	...	...	2 582	3 240	3 010	...	...	...
2	...	...	...	...	...	...				...	...	...
3	...	...	...	...	...	...	6 504	14 592	17 070	...	...	...
4	...	...	...	...	...	...	396	...	630	...	...	...
5	...	...	...	...	...	...	5 029	...	8 730	...	...	...
6	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10	...	...	...	...	...	...	...	...	29 650	...	...	...
11	...	...	...	...	...	...	3 488	...	4 060	...	...	...
12	...	...	...	...	...	...		...		...	...	...
13	...	...	...	...	...	...	16 128	...	42 310	...	...	...
14	...	...	...	...	...	...	10 652	...	16 290	...	...	...
15	...	...	...	...	...	...	...	...	...	5.5 (a)(b)	...	8.8 (a)(b)
16	...	...	...	...	...	...	...	41 000	45 000	1 513 (a)(b)	...	...
17	...	...	...	112.9 (a)	186.6 (a)	...	...	...	...	53.8 (b)	...	70.8 (b)
18	...	...	...	1 926 (a)	3 386 (a)	...	...	...	...	3 640 (b)	...	5 846 (b)
19	91.1	274.7	...	...	...	...	...	3 213.7	3 825.9	...	...	...
20	...	...	...	...	...	...	...	...	38.6	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
22	1.9	4.1	...	...	...	...	...	...	24.3	...	...	...
23	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
24	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
25	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
26	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	166.0 (c)
27	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
28	0.2	1.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
29	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
30	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1 976.1	...	...
31	...	...	...	...	...	...	...	...	...	872.8 (d)	...	...
32	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1 103.4 (d)	...	...
33	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

For notes see page 72.

Voir renvois à la page 73.

См. примечания на стр. 74.

TABLE 15

TABLEAU 15

ТАБЛИЦА 15

	SWITZERLAND / SUISSE / ШВЕЙЦАРИЯ			USSR (a)(b) / URSS (a)(b) / СССР (a)(b)			BYELORUSSIAN S.S.R. (a)(b) / R.S.S. de BIELORUSSIE (a)(b) / БЕЛОРУССКАЯ ССР (a)(b)			UKRAINIAN S.S.R. (a)(b) / R.S.S. d'UKRAINE (a)(b) / УКРАИНСКАЯ ССР (a)(b)		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
3	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
12	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
13	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
14	...	...	...	95 164	...	...	...	...	...	...	...	...
15	...	...	...	9 444.4	11 947.0	12 800.4	232.1	324.1	374.2	1 954.2	2 590.0	2 701.3
16	...	...	...	119 723	170 200	187 100	3 510	5 488	6 495	22 463	32 564	35 655
17	...	...	...	1 998.0(c)	3 503.7(c)	3 518.2(c)	98.8(c)	157.7(c)	179.6(c)	286.8(c)	738.9(c)	651.2(c)
18	...	...	...	34 072(c)	55 806(c)	57 453(c)	1 440(c)	2 366(c)	2 611(c)	4 743(c)	9 814(c)	9 437(c)
19	22 530	30 136	30 128	...	...	...	...	...	...	...	...	...
20	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
22	67.4(a)	79.3(a)	80.9(a)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
23	1.7(a)	2.9(a)	3.9(a)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
24	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
25	2 024(a)	2 441(a)	2 469(a)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
26	120.5	173.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
27	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
28	83.4	124.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
29	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
30	1 718.8	2 525.5	6 982(b)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
31	1 403.2	2 087.5	5 961(b)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
32	304.6	407.9	866(b)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
33	11.0	30.0	155(b)	...	...	...	...	...	...	...	...	...

For notes see page 72.

Voir renvois à la page 73.

См. примечания на стр. 74.

TABLE 15

TABLEAU 15

ТАБЛИЦА 15

	UNITED KINGDOM [a] ROYAUME-UNI [a] СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО [a]			WESTERN GERMANY † ALLEMAGNE OCCIDENTALE † ЗАПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ †			YUGOSLAVIA YOUGOSLAVIE ЮГОСЛАВИЯ			UNITED STATES ÉTATS-UNIS СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	1 100	897 r	795	7 951	...	...	...	...	...	...	...	...
2	6 500	4 268 r	3 907	9 351	...	...	656	755	737	...	12 450	...
3	87 200	137 062 r	145 493	129 302	...	...	1 812	3 137 [a]	4 098 [a]	1 038 624	1 240 760	...
4	4 000	3 793	3 817	1 612	1 685	1 741	297	557	636	7 215	8 013	...
5	33 700	35 898 r	36 487	27 988	...	...	1 135	2 809	3 406	250 364	292 000	...
6	...	17 660	17 726	...	...	...	...	...	841	...	...	...
7	...	18 238	18 761	...	...	...	...	...	1 614	...	...	...
8	...			...	...	...	...	...	790	...	...	...
9	...			...	...	...	...	...	161	...	...	...
10	...	197 469	195 474	...	...	...	4 848	8 933	10 191	...	...	...
11	9 500	897 r	795	...	...	...	...	...	...	...	...	...
12		4 951 r	4 532	...	...	...	985	1 132	1 105	...	...	...
13	168 300	264 530 r	280 801	...	...	...	4 529	7 844 [a]	10 245 [a]	...	...	...
14	66 600	56 700	...	...	41 645 r	42 947	8 299	14 441	16 106	...	...	...
15	1 320	...	1 575	...	...	152.4* [a]	177	461	484	...	...	...
16	57 000	70 300	71 900	...	...	37 800* [a]	4 227	13 515	16 758	...	...	...
17	540	723	742	86.4 [a]	96.9 [a]	106.9 [a]	23.8 [b]	40.6 [b]	44.0 [b]	...	...	...
18	29 500	40 960	43 300	23 034 [a]	26 817 [a]	29 747 [a]	2 024 [b]	4 000 [b]	...	...	...	...
19	...	...	...	...	...	...	967	6 641	10 491	...	...	...
20	...	...	...	...	895.9	838.8	22.6	46.7	61.0	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...	...	...	-	...	...	...
22	...	...	...	...	...	...	13.3	24.5	31.0	...	...	...
23	...	...	...	...	...	...	...	...	-	...	...	...
24	...	...	...	...	16 807	16 858	589	...	2 087	...	...	...
25	...	...	...	...	...	...	344	...	1 073	...	...	...
26	10.6	...	...	1 528.6	1 909.2	2 139.2	74.2	...	130.0	...	...	...
27	...	...	...	400.2	587.6	688.4	...	...	...	...	...	...
28	0.9	...	...	948.6	1 104.6	1 248.3	49.3	...	89.0	...	...	...
29	...	...	...	241.9	341.9	397.0	...	...	...	...	...	...
30	170.1	...	...	20 171	31 443	36 335	...	...	2 707	...	...	...
31	66.3	...	...	12 597	17 297	19 610	228 [c]	...	625	...	...	...
32	103.8	...	...	6 789	12 427	14 700	1 026 [c]	...	932	...	...	...
33	-	...	...	785	1 719	2 025	...	...	1 150	...	...	...

For notes see page 72.

Voir renvois à la page 73.

См. примечания на стр. 74.

NOTES TO TABLE 15

AUSTRIA

(a) Austrian vehicles only.
(b) Long-distance transport only. Total transport for hire or reward amounted to 232.4 million tons in 1967.

BULGARIA

(a) Public transport.

CZECHOSLOVAKIA

(a) Enterprises falling under the jurisdiction of the Ministry of Transport and the transport on own account of socialized enterprises.
(b) Public transport.

DENMARK

(a) Under 3 tons.
(b) 3 tons and over.
(c) Exits.

EASTERN GERMANY

(a) Total long-distance transport.

FINLAND

(a) Items 1-18 exclude traffic on private roads.
(b) Excluding goods entered or left by sea.

FRANCE

(a) Excluding traffic by vehicles whose carrying capacity is less than 1 ton.
(b) 1 000 - 4 599 kg.
(c) 4 600 - 8 999 kg.
(d) 4 600 kg and over.
(e) 9 000 kg and over.

HUNGARY

(a) Public transport.

NORWAY

(a) Scheduled transport only.

POLAND

(a) Public transport.
(b) Excluding goods carried in vehicles of the country. In addition, there were 26 199 tons carried by State-operated Polish vehicles in 1963 and 102 284 in 1967.

ROMANIA

(a) Public transport.

SWEDEN

(a) Long-distance transport only (100 km).
(b) Transport for hire or reward at kilometre rates.
(c) Lorries only, excluding empty lorries from Norway.
(d) Including transit.

SWITZERLAND

(a) Excluding regular services.
(b) New series. Data are not comparable with those for previous years. Beginning 1 January 1968, statistics are established on the basis of customs documents. They correspond to special trade statistics, excluding raw tobacco and liquid fuels cleared of customs at the exit of private storehouses.

USSR , BYELORUSSIAN S.S.R. and UKRAINIAN S.S.R.

(a) Figures relating to the Byelorussian and Ukrainian SSR are included in the data for the USSR.
(b) During 1964-1965, a number of goods road motor vehicles hitherto working for various smaller enterprises and under the jurisdiction of the appropriate Ministries, were transferred to public transport enterprises and then came under the Ministry of Transport.
(c) Public transport.

UNITED KINGDOM

(a) Great Britain.

WESTERN GERMANY

(a) Long-distance transport only. This refers to operations by vehicles authorized to carry goods to or from points more than 50 km from the place where the vehicle is normally stationed.

YUGOSLAVIA

(a) Yugoslav vehicles only.
(b) Public transport.
(c) Including direct transit and transit with transshipment. Tons entered in transit amounted to 112 998 in 1963 and tons left in transit to 118 974.

NOTES DU TABLEAU 15

ALLEMAGNE OCCIDENTALE

(a) Transport à longue distance seulement. Ils se rapportent à l'activité de véhicules autorisés à transporter des marchandises depuis ou vers des points se trouvant à plus de 50 km du lieu où normalement les véhicules sont garés.

ALLEMAGNE ORIENTALE

(a) Ensemble des transports à longue distance.

AUTRICHE

(a) Véhicules autrichiens seulement.
(b) Transports à longue distance seulement. Les transports totaux pour compte d'autrui étaient de 232,4 millions de tonnes en 1967.

BULGARIE

(a) Transports publics.

DANEMARK

(a) Moins de 3 tonnes.
(b) 3 tonnes et plus.
(c) Sorties.

FINLANDE

(a) Rubriques 1-18: non compris le transport sur les chemins privés.
(b) Non compris les marchandises entrées ou sorties par mer.

FRANCE

(a) Non compris les véhicules dont la charge utile est inférieure à 1 tonne.
(b) 1 000 - 4 599 kg.
(c) 4 600 - 8 999 kg.
(d) 4 600 kg et plus.
(e) 9 000 kg et plus.

HONGRIE

(a) Transports publics.

NORVÈGE

(a) Transports réguliers seulement.

POLOGNE

(a) Transports publics.
(b) Non compris les marchandises transportées dans les véhicules du pays. En outre, 26 199 tonnes ont été transportées par des véhicules polonais exploités par l'Etat en 1963 et 102 284 en 1967.

ROUMANIE

(a) Transports publics.

ROYAUME-UNI

(a) Grande Bretagne.

SUÈDE

(a) Transports à longue distance seulement (100 km).
(b) Transports pour compte d'autrui à des tarifs kilométriques.
(c) Camions seulement, non compris camions vides de la Norvège.
(d) Y compris le transit.

SUISSE

(a) Non compris les services réguliers.
(b) Nouvelle série. Les chiffres ne sont pas comparables avec ceux des années antérieures. Dès le 1 janvier 1968 les statistiques sont établies sur la base des documents douaniers. Elles correspondent à celles du commerce spécial, à l'exclusion des tabacs bruts et des carburants liquides dédouanés à la sortie des entrepôts privés.

TCHECOSLOVAQUIE

(a) Les entreprises de transport dont le Ministère des Transports est le ministère de tutelle et les transports pour compte propre des entreprises socialisés.
(b) Transports publics.

URSS R.S.S. de BIELORUSSIE et d'UKRAINE

(a) Les données relatives aux RSS de la Biélorussie et de l'Ukraine sont comprises avec celles de l'URSS.
(b) En 1964-1965 un certain nombre de véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises, jusqu'alors au service de petites entreprises relevant de divers ministères de tutelle ont été transférés à des entreprises publiques de transport et figurent dès lors avec le Ministère des Transports.
(c) Transports publics.

YOUGOSLAVIE

(a) Véhicules yougoslaves seulement.
(b) Transports publics.
(c) Y compris le transit direct et le transit avec transbordement. Les tonnes entrées en transit étaient de 112 998 en 1963 et les tonnes sorties en transit de 118 974.

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ 15

АВСТРИЯ

(a) Только австрийские транспортные средства.
(b) Только перевозки на дальнее расстояние. Все перевозки за счет третьих лиц в 1967 году: 232,4 млн. тонн.

БОЛГАРИЯ

(a) Перевозки общего пользования.

ВЕНГРИЯ

(a) Перевозки общего пользования.

ВОСТОЧНАЯ ГЕРМАНИЯ

(a) Все перевозки на дальнее расстояние.

ДАНИЯ

(a) Менее 3 тонн.
(b) 3 тонны и более.
(c) Выезды.

ЗАПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ

(a) Только перевозки на дальнее расстояние. Этим считаются перевозки, осуществляемые транспортными средствами, которым разрешается перевозить грузы в пункты или из пунктов, удаленных более чем в 50 км от места обычного нахождения транспортного средства.

НОРВЕГИЯ

(a) Только перевозки по расписанию.

ПОЛЬША

(a) Перевозки общего пользования.
(b) Исключая грузы, перевезенные транспортными средствами страны. Кроме того, транспортными средствами, эксплуатируемыми государством, в Польше перевезено 26 199 тонн в 1963 году и 102 284 тонн в 1967 году.

РУМЫНИЯ

(a) Перевозки общего пользования.

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

(a) Великобритания.

СССР БЕЛОРУССКАЯ ССР УКРАИНСКАЯ ССР

(a) Данные по Белорусской ССР и Украинской ССР включены в данные по СССР.
(b) В 1964-1965 гг. некоторые грузовые автотранспортные средства, которые использовались ранее различными небольшими предприятиями и находились в распоряжении соответствующих министерств, были переданы предприятиям транспорта общего пользования и находятся в ведении Министерства транспорта.
(c) Перевозки общего пользования.

ФИНЛЯНДИЯ

(a) Статьи 1-18: не включают транспортировки на частных дорогах.
(b) Не включает грузов, ввезенных и вывезенных по морю.

ФРАНЦИЯ

(a) Исключая движение транспорта, грузоподъемность которого меньше 1 тонны.
(b) 1 000 - 4 599 кг.
(c) 4 600 - 8 999 кг.
(d) 4 600 кг и более.
(e) 9 000 кг и более.

ЧЕХОСЛОВАКИЯ

(a) Перевозки, осуществляемые предприятиями, подчиненными Министерству транспорта, и перевозки за собственный счет, осуществляемые обобществленными предприятиями.
(b) Перевозки общего пользования.

ШВЕЙЦАРИЯ

(a) Исключая обслуживание регулярных линий.
(b) Новые ряды. Данные не сопоставимы с данными за предыдущие годы. Начиная с 1 января 1968 г., статистические данные основываются на таможенных документах. Они соответствуют данным специальной торговой статистики, исключая табачное сырье и жидкое топливо, очищенные от пошлин при выходе из частных складов.

ШВЕЦИЯ

(a) Только перевозки на дальнее расстояние (100 км).
(b) Перевозки за счет третьих лиц по тарифным ставкам, определяемым километражем.
(c) Только грузовики, за исключением порожних грузовиков из Норвегии.
(d) Включая транзит.

ЮГОСЛАВИЯ

(a) Только югославские транспортные средства.
(b) Перевозки общего пользования.
(c) Включая прямой транзит и транзит с перегрузкой. Ввезенный транзит достиг 112 998 тонн в 1963 г. и вывезенный транзит - 118 974 тонны.

Roads

15. Total and international road traffic and transport [1]

Routes

15. Transport routier total et international [1]

Дороги

15. Общее и международное дорожное движение и перевозки [1]

| | | |

ads
utes
рогн

16. Consumption of fuel by road motor vehicles [a]

16. Consommation de carburants par les véhicules routiers automobiles [a]

16. Потребление топлива дорожными автотранспортными средствами [a]

Country — Pays — Страна			Code Шифр	1963	1967	1968
				1 000 t — 1000 т		
ARK	DANEMARK	ДАНИЯ	A[b]	...	1 329r	1 372
			B	...	388r	383
			C	...	20.5	25.8
AND	FINLANDE	ФИНЛЯНДИЯ	A	...	730	755
			B	...	610	625
			C	...	...	...
NCE	FRANCE	ФРАНЦИЯ	A	6 590	9 500	10 250
			B	2 239	3 264	3 633
			C	...	...	...
GARY [c]	HONGRIE [c]	ВЕНГРИЯ [c]	A	...	312	362
			B	...	370	381
			C	...	-	-
LY	ITALIE	ИТАЛИЯ	A	4 600	7 150	...
			B	2 710	3 250	...
			C	...	...	...
XEMBOURG [d]	LUXEMBOURG [d]	ЛЮКСЕМБУРГ [d]	A	70	86	89
			B	35	42	48
			C	...	...	...
WAY	NORVÈGE	НОРВЕГИЯ	A[e]	...	693	705
			B	...	411	460
			C	...	...	...
RTUGAL	PORTUGAL	ПОРТУГАЛИЯ	A	228	340	381
			B	208	305	...
			C	...	...	...
IN	ESPAGNE	ИСПАНИЯ	A	895	1 682	1 939
			B	936	1 414	1 577
			C	...	...	...
EDEN [f]	SUÈDE [f]	ШВЕЦИЯ [f]	A	...	2 405	2 454
			B	...	786	820
			C	...	...	...

notes and code see end of table. Voir renvois et code à la fin du tableau. См. примечания и шифр в конце таблицы.

Roads — 16. Consumption of fuel by road motor vehicles [a]

Routes — 16. Consommation de carburants par les véhicules routiers automobil

Дороги — 16. Потребление топлива дорожными автотранспортными средства

Country — Pays — Страна	Code Шифр	1963	1967	1968
		1 000 t — 1000 т		
SWITZERLAND SUISSE ШВЕЙЦАРИЯ	A	...	1 671	1 742
	B	...	477	492
	C	...	...	...
UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI СОЕД. КОРОЛЕВСТВО	A	...	12 084	13 013
	B	...	4 286	4 650
	C	...	...	...
WESTERN GERMANY ALLEMAGNE OCC. ЗАП. ГЕРМАНИЯ	A	...	11 900	12 500
	B	...	5 100	5 560
	C	...	...	10.0

Explanation of code :

A = Consumption of petrol.
B = Consumption of gas (diesel) oil.
C = Consumption of liquefied petroleum gas.

(a) Because of differences between countries in the methods of compilation and in coverage and in view of the fact that in many cases data are based on estimates, the figures in this table must be regarded as approximate. Differences in coverage arise from the fact that some fuel used for purposes other than road traffic (e.g. stationary engines, boats and agricultural tractors and machinery) may be included in the figures; the quantities involved are however comparatively small. When the original data were expressed in cubic metres and no coefficient indicated, the following have been used: petrol: 0.74; gas (diesel) oil: 0.87.

(b) Including consumption by stationary engines.
(c) Excluding consumption by vehicles of co-operative farms.
(d) Including consumption by agricultural tractors.
(e) Including consumption by railways and agricultural tractors.
(f) Including consumption by agricultural tractors, motor-boats and power chain saws.

Explication du code :

A = Consommation d'essence.
B = Consommation de carburant diesel.
C = Consommation de gaz de pétrole liquéfié.

(a) En raison des différences qui existent dans les divers pays aussi bien dans les méthodes de compilation que dans le champ couvert par les statistiques, et compte tenu que, dans de nombreux cas, les données sont basées sur des estimations, les chiffres de ce tableau ne sont que des approximations. Parmi les différences constatées qui relèvent du champ couvert par les statistiques propres à chaque pays, il convient de signaler que eu fait que du carburant utilisé à des fins autres que la circulation routière (par ex. pour les moteurs fixes, des bateaux,des tracteurs et machines agricoles) peut ou non être inclus dans les chiffres; les quantités en question sont toutefois relativement faibles. Lorsque les données originales figuraient en mètres cubes et qu'aucun coefficient n'était donné, les coefficients suivants ont été utilisés : essence : 0,74; gas-oil : 0,87.
(b) Y compris la consommation par les moteurs fixes.
(c) Non compris la consommation par les véhicules des coopératives agricoles.
(d) Y compris la consommation par les tracteurs agricoles.
(e) Y compris la consommation par les chemins de fer et les tracteurs agricoles.
(f) Y compris la consommation par les tracteurs agricoles, bateaux à moteur et tronçonneuses à chaîne.

Объяснение шифра:

A = Потребление бензина.
B = Потребление дизельного топлива.
C = Потребление сжиженного нефтяного га

(a) Ввиду того, что методы сбора статис ческих данных и их охват различны в различных странах, и учитывая, что многих случаях данные основываются оценках, цифры, приведенные в данно таблице, являются лишь приблизитель Разница в охвате статистических дан может быть результатом того, что го чее, употребляемое не только для ав транспортных средств (например, для стационарных двигателей, судов, тра торов и сельскохозяйственных машин) включается иногда в данные; однако количества, о которых идет речь, от носительно незначительны. Когда да ные сообщались в м³ и отсутствовали коэффициенты, то использовались сле щие коэффициенты: бензин: 0,74; дизельное топливо: 0,87.
(b) Включая потребление для стационарны двигателей.
(c) За исключением потребления транспор ми средствами кооперативных хозяйст
(d) Включая потребление сельскохозяйст ными тракторами.
(e) Включая потребление железными доро и сельскохозяйственными тракторами.
(f) Включая потребление сельскохозяйст ными тракторами, мотобетами и мото ными цепными пилами.

Inland waterways
Voies navigables intérieures
Внутренние водные пути

17. Length of navigable inland waterways
17. Longueur des voies navigables intérieures
17. Длина судоходных внутренних водных путей

Date of information Waterways by permissible carrying capacity of craft	Total Всего	Canals Canaux Каналы	Rivers and lakes Fleuves et lacs Реки и озера	Date des renseignements Voies navigables selon la capacité de charge autorisée des bateaux	Дата получения сведений Водные пути по разрешенной грузоподъемности судов
	km — км				
AUSTRIA				**AUTRICHE**	**АВСТРИЯ**
1968				1968	1968
Total length (all regularly used)	358	7	351	Longueur totale (toute régulièrement utilisée)	Вся длина (вся регулярно используемая)
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 999 tons	7	7	-	Jusqu'à 999 tonnes	До 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	351	-	351	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
BELGIUM				**BELGIQUE**	**БЕЛЬГИЯ**
1968				1968	1968
Total length	1 957	897	1 060	Longueur totale	Вся длина
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	386	3.6	382	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	569	255	314	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	361	281	80	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	-	-	-	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	295	128	167	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	230	164	66	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over	116	66	50	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
Length regularly used	1 589	888	701	Longueur régulièrement utilisée	Длина регулярно используемая
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	28	1,5	26	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	631(a)	287(a)	344(a)	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	369(a)	281	89(a)	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	-	-	-	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	224(a)	95(a)	129(a)	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	221	158	63	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over	116	66	50	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
BULGARIA				**BULGARIE**	**БОЛГАРИЯ**
1964				1964	1964
Total length	471	-	471	Longueur totale	Вся длина
CZECHOSLOVAKIA				**TCHECOSLOVAQUIE**	**ЧЕХОСЛОВАКИЯ**
1967				1967	1967
Total length	473	-	473	Longueur totale	Вся длина
EASTERN GERMANY				**ALLEMAGNE ORIENTALE**	**ВОСТОЧНАЯ ГЕРМАНИЯ**
1967				1967	1967
Length regularly used	2 519	...	...	Longueur régulièrement utilisée	Длина регулярно используемая
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 300 tons	777	...	...	Jusqu'à 300 tonnes	До 300 тонн
301 - 600 tons	62	...	...	301 - 600 tonnes	301 - 600 тонн
601 - 1 000 tons	1 680	...	...	601 - 1 000 tonnes	601 - 1 000 тонн

For notes see page 81. Voir renvois à la page 81. См. примечания на стр.81.

Inland waterways
Voies navigables intérieures
Внутренние водные пути

17. Length of navigable inland waterways
17. Longueur des voies navigables intérieures
17. Длина судоходных внутренних водных путей

Date of information Waterways by permissible carrying capacity of craft	Total Всего	Canals Canaux Каналы	Rivers and lakes Fleuves et lacs Реки и озера	Date des renseignements Voies navigables selon la capacité de charge autorisée des bateaux	Дата получения сведений Водные пути по разрешенной грузоподъемности судов
	km — км				
FINLAND (b)				**FINLANDE (b)**	**ФИНЛЯНДИЯ (b)**
1.I.1960				1.I.1960	1.I.1960
Total length	6 645	55	6 590	Longueur totale	Вся длина
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 100 tons	216	5	211	Jusqu'à 100 tonnes	До 100 тонн
101 - 150 tons	1 850	16	1 834	101 - 150 tonnes	101 - 150 тонн
151 - 200 tons	1 709	7	1 702	151 - 200 tonnes	151 - 200 тонн
201 - 300 tons	2 635	26	2 609	201 - 300 tonnes	201 - 300 тонн
Other waterways	235	1	234	Autres voies d'eau	Другие водные пути
FRANCE				**FRANCE**	**ФРАНЦИЯ**
1967				1967	1967
Total length	8 832	4 760	4 072	Longueur totale	Вся длина
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	2 266	1 132	1 134	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	3 969	3 051	918	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	236	-	236	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	602	233	369	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	87	24	63	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	1 005	198	807	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over	667	122	545	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
Length regularly used	7 619	4 511	3 108	Longueur régulièrement utilisée	Длина регулярно используемая
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	1 475	938	537	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	3 857	3 029	828	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	178	-	178	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	542	233	309	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	87	24	63	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	917	180	737	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over	563	107	456	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
HUNGARY				**HONGRIE**	**ВЕНГРИЯ**
1968				1968	1968
Total length	1 688	212	1 476	Longueur totale	Вся длина
of which: regularly used	1 277	7	1 270	dont: régulièrement utilisée	в том числе: регулярно используемая
ITALY				**ITALIE**	**ИТАЛИЯ**
1966				1966	1966
Total length (all regularly used)	1 988(c)	852	1 136(c)	Longueur totale (toute régulièrement utilisée)	Вся длина (вся регулярно используемая)
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	720	282	438	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	632	283	352	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	359	246	113	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	111	40	71	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	162	-	162	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
LUXEMBOURG				**LUXEMBOURG**	**ЛЮКСЕМБУРГ**
1968				1968	1968
Total length	37	37	-	Longueur totale	Вся длина

For notes see page 81. Voir renvois à la page 81. См. примечания на стр. 81.

Inland waterways
Voies navigables intérieures
Внутренние водные пути

17. Length of navigable inland waterways
17. Longueur des voies navigables intérieures
17. Длина судоходных внутренних водных путей

Date of information Waterways by permissible carrying capacity of craft	Total Всего	Canals Canaux Каналы	Rivers and lakes Fleuves et lacs Реки и озера	Date des renseignements Voies navigables selon la capacité de charge autorisée des bateaux	Дата получения сведений Водные пути по разрешенной грузоподъемности судов
	km — км				
NETHERLANDS			**PAYS-BAS**		**НИДЕРЛАНДЫ**
1968				1968	1968
Total length (all regularly used)	5 821	4 245	1 576	Longueur totale (toute régulièrement utilisée)	Вся длина (вся регулярно используемая)
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 79 tons	627	627	-	Jusqu'à 79 tonnes	До 79 тонн
80 - 149 tons	751	709	42	80 - 149 tonnes	80 - 149 тонн
150 - 249 tons	562	545	17	150 - 249 tonnes	150 - 249 тонн
250 - 399 tons	479	479	-	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	847	791	56	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	157	111	46	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	705	521	184	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 1 999 tons	-	-	-	1 500 - 1 999 tonnes	1 500 - 1 999 тонн
2 000 tons and over	1 693	462	1 231	2 000 tonnes et plus	2 000 тонн и более
POLAND			**POLOGNE**		**ПОЛЬША**
1968				1968	1968
Total length	3 755	340	3 415	Longueur totale	Вся длина
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	1 753	52	1 701	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	174	87	87	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	888	157	731	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	790	44	746	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	95	-	95	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	-	-	-	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over	55	-	55	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
Length regularly used	3 432	285	3 147	Longueur régulièrement utilisée	Длина регулярно используемая
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	1 433	-	1 433	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	174	87	87	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	888	157	731	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	787	41	746	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	95	-	95	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	-	-	-	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over	55	-	55	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
ROMANIA			**ROUMANIE**		**РУМЫНИЯ**
1967				1967	1967
Total length	1 713	40	1 673	Longueur totale	Вся длина
Length regularly used	1 115	...	...	Longueur régulièrement utilisée	Длина регулярно используемая
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 649 tons	40	...	...	Jusqu'à 649 tonnes	До 649 тонн
650 - 1 499 tons	905	...	...	650 - 1 499 tonnes	650 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	-	...	...	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over	170	...	...	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более

For notes see page 81.

Voir renvois à la page 81.

См. примечания на стр. 81.

Inland waterways
Voies navigables intérieures
Внутренние водные пути

17. Length of navigable inland waterways
17. Longueur des voies navigables intérieures
17. Длина судоходных внутренних водных путей

Date of information Waterways by permissible carrying capacity of craft	Total Всего	Canals Canaux Каналы	Rivers and lakes Fleuves et lacs Реки и озера	Date des renseignements Voies navigables selon la capacité de charge autorisée des bateaux	Дата получения сведений Водные пути по разрешенной грузоподъемности судов
	km — км				
SWEDEN — SUÈDE — ШВЕЦИЯ					
1968				1968	1968
Total length	736	476	260	Longueur totale	Вся длина
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	555	295	260	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	252	158	94	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	91	-	91	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	-	-	-	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	-	-	-	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	86	11	75	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over	12	12	-	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
Length regularly used	642	449	193	Longueur régulièrement utilisée	Длина регулярно используемая
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	295	268	27	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	249	158	91	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	-	-	-	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	-	-	-	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	-	-	-	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	86	11	75	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over	12	12	-	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
SWITZERLAND — SUISSE — ШВЕЙЦАРИЯ					
1968				1968	1968
Total length	21	-	21	Longueur totale	Вся длина
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 1 499 tons	6	-	6	Jusqu'à 1 499 tonnes	До 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	15	-	15	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
USSR — URSS — СССР					
1968				1968	1968
Total length	141 300(d)	16 400	124 900	Longueur totale	Вся длина
UKRAINIAN S.S.R. (e) — R.S.S. d'UKRAINE (e) — УКРАИНСКАЯ ССР (e)					
1968				1968	1968
Total length	4 809(d)	...	...	Longueur totale	Вся длина
UNITED KINGDOM — ROYAUME-UNI — СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО					
1968				1968	1968
Total length	1 148	478	670	Longueur totale	Вся длина
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	871	416	455	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	171	35	136	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	79	-	79	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	27	27	-	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
Length regularly used	603	146	457	Longueur régulièrement utilisée	Длина регулярно используемая
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	326	84	242	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	171	35	136	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	79	-	79	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	27	27	-	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн

For notes see page 81. Voir renvois à la page 81. См. примечания на стр. 81.

nd waterways
es navigables intérieures
утренние водные пути

17. Length of navigable inland waterways
17. Longueur des voies navigables intérieures
17. Длина судоходных внутренних водных путей

Date of information Waterways by permissible rying capacity of craft	Total Всего	Canals Canaux Каналы	Rivers and lakes Fleuves et lacs Реки и озера	Date des renseignements Voies navigables selon la capacité de charge autorisée des bateaux	Дата получения сведений Водные пути по разрешенной грузоподъемности судов
	km — км				
WESTERN GERMANY		**ALLEMAGNE OCCIDENTALE**			**ЗАПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ**
1968				1968	1968
al length	5 938	1 804	4 134	Longueur totale	Вся длина
f which for craft with a arrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	1 582	708	874	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	147	3	144	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	283	9	274	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	900	620	280	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	1 755	355	1 400	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	633	-	633	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over	639	109	530	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
gth regularly d	4 415	1 256	3 159	Longueur régulièrement utilisée	Длина регулярно используемая
f which for craft with a arrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	350	182	168	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	124	-	124	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	258	9	249	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	853	603	250	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	1 618	352	1 266	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	633	-	633	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over	579	109	470	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
YUGOSLAVIA		**YOUGOSLAVIE**			**ЮГОСЛАВИЯ**
1968				1968	1968
al length (all regularly d	2 001	191	1 810	Longueur totale (toute régulièrement utilisée)	Вся длина (вся регулярно используемая)
f which for craft with a arrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	275	-	275	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	224	191	33	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	67	-	67	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	249	-	249	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	1 186	-	1 186	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн

Certain sections, which should properly be in the 1 000 - 1 499 ton class of inland waterway, are included in the 250 - 399 or 400 - 649 ton classes because of terminal restrictions which, for the time being, prevent access by craft of greater capacity.

In addition, about 8 400 km of inland waterway are used for timber floating.

Excluding lakes and lagoons (411 km in 1964).

Of which 76 600 km in the USSR and 3 742 km in the Ukrainian SSR marked with signs and signals, such as buoys and beacons, on the waterway or its banks, in order to ensure safe day and night navigation.

Included in the data for the USSR.

(a) Certaines sections appartenant effectivement à la classe de voies navigables de 1 000 - 1 499 tonnes, sont relevées dans les classes de 250 - 399 ou de 400 - 649 tonnes par suite de l'existence de contraintes terminales qui empêchent provisoirement l'accès de bateaux d'un port en lourde plus élevé.

(b) En outre, environ 8 400 km de voies navigables sont utilisées pour le flottage du bois.

(c) Non compris lacs et lagunes (411 km en 1964).

(d) Dont 76 600 km en URSS et 3 742 km en RSS d'Ukraine balisés et equipés de signaux (par exemple bouées, phares, balises) sur la voie navigable du ses rives, pour assurer une navigation sans danger jour et nuit.

(e) Compris dans les données pour l'URSS.

(a) Определенные группы, которые должны быть в интервале внутренних водных путей 1 000-1 499 тонн, включаются в интервалы 250-399 или 400-649 тонн из-за ограничений порта назначения, пока препятствующих доступу судов большей грузоподъемности.

(b) Кроме того, около 8 400 км внутренних водных путей используются для сплава леса.

(c) За исключением озер и лагун (411 км в 1964 году).

(d) В том числе 76 600 км в СССР и 3 742 км в УССР имеющих знаки и сигналы, такие как буи и бакены на фарватере или на его берегах, в целях обеспечения безопасности дневного и ночного судоходства.

(e) Включены в данные по СССР.

Inland waterways

18. Craft in service at end of year, by carrying capacity

Voies navigables intérieures

18. Bateaux en service à la fin de l'année, selon la capacité de charge

Внутренние водные пути

18. Суда, находящиеся в эксплуатации к концу года, по грузоподъемности

1	Self-propelled barges			Automoteurs			Самоходные суда	
2	Self-propelled tankers			Automoteurs-citernes			Самоходные наливные суда	
3	Dumb barges			Chalands et péniches			Баржи и шаланды	
4	of which : pushed barges			dont : barges			в том числе : толкаемые баржи	
5	Dumb tankers			Bateaux-citernes			Наливные суда	
6	of which : pushed tankers			dont : barges-citernes			в том числе : толкаемые наливные суда	
7	Tugs			Remorqueurs			Буксиры	
8	of which : pusher craft			dont : pousseurs			в том числе : толкачи	
9	Craft by carrying capacity	Self-propelled barges	Up to 249 tons	Bateaux selon la capacité de charge	Automoteurs	Jusqu'à 249 tonnes	Суда по грузоподъемности	Самоходные суда	До 249 тонн
10			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
11			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
12			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
13			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1 000–1 499 тонн
14			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1 500–2 999 тонн
15			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3 000 тонн и более
16		Self-propelled tankers	Up to 249 tons		Automoteurs-citernes	Jusqu'à 249 tonnes		Самоходные наливные суда	До 249 тонн
17			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
18			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
19			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
20			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1 000–1 499 тонн
21			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1 500–2 999 тонн
22			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3 000 тонн и более
23		Dumb barges	Up to 249 tons		Chalands et péniches	Jusqu'à 249 tonnes		Баржи и шаланды	До 249 тонн
24			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
25			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
26			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
27			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1 000–1 499 тонн
28			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1 500–2 999 тонн
29			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3 000 тонн и более
30		Dumb tankers	Up to 249 tons		Bateaux-citernes	Jusqu'à 249 tonnes		Наливные суда	До 249 тонн
31			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
32			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
33			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
34			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1 000–1 499 тонн
35			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1 500–2 999 тонн
36			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3 000 тонн и более
37	Total of all craft			Total de tous les bâtiments			Всего по итогу судов		

TABLE 18

TABLEAU 18

ТАБЛИЦА 18

	AUSTRIA			AUTRICHE			АВСТРИЯ	
	Number	Nombre	Число	Carrying capacity and/or power Capacité de charge et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность				
	1963	1967	1968		1963	1967	1968	
1	3	16	16	A	2.3	16.3	16.3	
				B	1.3	12.0	12.1	
2	1	5	6	A	0.3	4.1	5.1	
				B	0.4	4.4	5.2	
3	239(a)	190	179	A	195.9(a)	162.8	155.7	
4	...	7	2		...	7.1	2.7	
5	73(a)	69	69		69.8(a)	66.2	66.2	
6	...	1	1		...	0.8	1.0	
7	40(a)	39	36	B	33.0(a)	32.1	30.0	
8	-	-	-		-	-	-	
9	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
10	-	1	1	A	-	0.3	0.3	
				B	-	0.3	0.3	
11	1	1	1	A	0.6	0.6	0.6	
				B	0.4	0.4	0.4	
12	2	6	6	A	1.7	5.4	5.4	
				B	0.9	3.6	3.6	
13	-	8	8	A	-	10.1	10.1	
				B	-	7.7	7.7	
14	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
15	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
16	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
17	1	1	1	A	0.3	0.3	0.3	
				B	0.4	0.4	0.4	
18	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
19	-	3	4	A	-	2.7	3.7	
				B	-	2.7	3.5	
20	-	1	1	A	-	1.1	1.1	
				B	-	1.2	1.3	
21	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
22	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
23	1	-	-	A	0.2	-	-	
24	1	-	-		0.3	-	-	
25	34	24	21		19.9	13.7	11.9	
26	178	142	132		145.1	119.8	111.9	
27	25	24	26		30.3	29.3	31.9	
28	-	-	-		-	-	-	
29	-	-	-		-	-	-	
30	-	-	-	A	-	-	-	
31	-	-	-		-	-	-	
32	2	1	1		1.2	0.5	0.5	
33	53	52	52		49.3	48.3	48.4	
34	18	16	16		19.3	17.3	17.3	
35	-	-	-		-	-	-	
36	-	-	-		-	-	-	
37	356	319	306	A	268.3	249.4	243.3	
				B	...	48.5	47.3	

	BELGIUM			BELGIQUE			БЕЛЬГИЯ
	Number	Nombre	Число	Carrying capacity and/or power Capacité de charge et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность			
	1963	1967	1968		1963	1967	1968
1	4 766	4 834	4 772	A	1 984.5	2 186.7	2 170.5
				B	759.5	917.2	915.9
2	357	413	408	A	140.1	182.9	183.8
				B	68.7	93.7	94.2
3	752	611	569		551.5	486.5	441.3
4	11	24	25	A	12.8	27.4	27.1
5	14	18	19		11.0	14.2	14.4
6	-	3	5		-	1.1	1.7
7	176	153	95	B	26.5	26.5	19.3
8	1	10	10		0.7	4.1	4.0
9	385	311	291	A	62.2	56.9	46.0
				B	25.3	22.8	21.8
10	3 240	3 153	3 115	A	1 154.2	1 128.0	1 116.1
				B	417.9	447.0	446.1
11	716	772	770	A	362.7	391.4	395.1
				B	175.6	157.4	158.4
12	313	361	360	A	262.1	302.7	303.6
				B	120.3	146.3	145.8
13	102	208	208	A	126.3	260.9	261.2
				B	59.4	134.7	136.0
14	10	29	28	A	17.1	48.9	47.5
				B	5.0	19.1	18.8
15	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
16	96	108	106	A	7.4	8.0	7.6
				B	4.7	5.8	5.8
17	153	157	153	A	47.7	48.9	47.7
				B	19.9	21.3	20.9
18	43	54	54	A	21.9	27.3	27.5
				B	9.5	12.8	12.4
19	45	55	53	A	38.2	47.7	45.8
				B	19.8	25.1	23.8
20	19	33	35	A	23.3	40.8	43.3
				B	13.5	22.1	23.5
21	1	6	7	A	1.7	10.2	11.9
				B	1.3	6.6	7.8
22	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
23	54	65	63		7.5	9.1	8.8
24	228	156	149		81.8	55.9	53.5
25	202	140	133		100.1	69.0	65.7
26	53	39	34	A	46.4	33.5	29.0
27	150	141	125		202.6	190.7	170.9
28	65	70	65		113.1	122.1	113.5
29	-	-	-		-	-	-
30	4	3	3	A	0.4	0.2	0.2
31	1	3	4		0.3	0.9	1.1
32	-	2	2		-	0.8	0.8
33	3	2	2	A	2.6	1.9	1.8
34	6	7	7		7.7	8.7	8.7
35	-	1	1		-	1.7	1.7
36	-	-	-		-	-	-
37	6 065	6 029	5 863	A	2 687.1	2 864.1	2 810.0
				B	854.7	1 037.4	1 030.0

For notes and code see page 88.

Voir renvois et code à la page 88.

См. примечания и шифр на стр. 88.

TABLE 18

TABLEAU 18

ТАБЛИЦА 18

		BULGARIA			BULGARIE			БОЛГАРИЯ	CZECHOSLOVAKIA			TCHECOSLOVAQUIE			ЧЕХОСЛОВАКИЯ		
		Number	Nombre	Число	Carrying capacity and/or power Capacité de charge et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность				Number	Nombre	Число	Carrying capacity and/or power Capacité de charge et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность					
		1963	1967	1968		1963	1967	1968	1963	1967	1968		1963	1967	1968		
1		2	-	...	A	...	-	...	...	70	76	A	...	38.1	46.1		
					b	...	-	...				B	...	28.5	34.2		
2		-	-	...	A	-	-	...	...	3	3	A	...	1.4	1.4		
					b	-	-	...					...	2.4	2.4		
3	(b)	88	110	...		[illegible]	111.4	...	...	280	290		...	217.8	237.2		
4		...	...	...	A	...	...	...	...	...	50	A	...	...	39.6		
5	(b)	...	...	...		...	...	...	...	26	25		...	21.3	20.7		
6		...	...	...		...	...	...	...	...	-		...	...	-		
7		19	20	...	b	11.7	16.8	...	...	77	77	B	...	45.2	45.1		
8		...	...	...		...	...	...	...	...	17		...	...	6.2		
9		...	...	...	A	...	...	...	...	1	1	A	...	0.1	0.1		
					b	...	...	...				B	...	0.1	0.1		
10		...	...	...	A	...	...	...	...	11	9	A	...	3.9	3.4		
					b	...	...	...				B	...	3.2	2.7		
11		...	...	...	A	...	...	...	...	55	60	A	...	28.2	31.0		
					b	...	...	...				B	...	21.1	23.1		
12		...	...	...	A	...	...	...	...	-	-	A	...	-	-		
					b	...	...	...				B	...	-	-		
13		...	...	...	A	...	...	...	...	-	2	A	...	-	2.6		
					b	...	...	...				B	...	-	3.2		
14		...	...	...	A	...	...	...	...	3	4	A	...	6.1	9.4		
					b	...	...	...				B	...	4.2	5.2		
15		...	...	...	A	...	...	...	...			A	...				
					b	...	...	...				B	...				
16		...	...	...	A	...	...	...	...	-	-	A	...	-	-		
					b	...	...	...				B	...	-	-		
17		...	...	...	A	...	...	...	...	-	-	A	...	-	-		
					b	...	...	...				B	...	-	-		
18		...	...	...	A	...	...	...	...	3	3	A	...	1.4	1.4		
					b	...	...	...				B	...	2.4	2.4		
19		...	...	...	A	...	...	...	...	-	-	A	...	-	-		
					b	...	...	...				B	...	-	-		
20		...	...	...	A	...	...	...	...	-	-	A	...	-	-		
					b	...	...	...				B	...	-	-		
21		...	...	...	A	...	...	...	...	-	-	A	...	-	-		
					b	...	...	...				B	...	-	-		
22		...	...	...	A	...	...	...	...	-	-	A	...	-	-		
					b	...	...	...				B	...	-	-		
23		...	...	...		...	...	...	...	-	-		...	-	-		
24		...	...	...		...	...	...	...	18	18		...	6.3	6.3		
25		...	...	...	A	...	...	...	...	137	115	A	...	72.6	64.8		
26		...	...	...		...	...	...	...	47	60		...	40.1	51.2		
27		...	...	...		...	...	...	...	80	83		...	98.8	93.8		
28		...	...	...		...	...	...	...	-	[illegible]		...	-	[illegible]		
29		...	...	...		...	...	...	...	-			...	-			
30		...	...	...		...	...	...	...	-	-		...	-	-		
31		...	...	...		...	...	...	...	-	-		...	-	-		
32		...	...	...	A	...	...	...	...	-	-	A	...	-	-		
33		...	...	...		...	...	...	...	26	25		...	21.3	20.7		
34		...	...	...		...	...	...	...	-	-		...	-	-		
35		...	...	...		...	...	...	...	-	-		...	-	-		
36		...	...	...		...	...	...	...	-	-		...	-	-		
37		[illegible]	[illegible]	...	A	77.5	111.9	...	...	454	471	A	...	278.6	305.4		
					b	11.7	16.8	...				B	...	76.1	81.[illegible]		

For notes and code see page 88.

Voir renvois et code à la page 88.

См. примечания и шифр на стр. 88.

TABLE 18 TABLEAU 18 ТАБЛИЦА 18

	FRANCE (c)			FRANCE (c)				HUNGARY (d)				HONGRIE (d)				ВЕНГРИЯ (d)		
	Number	Nombre	Число	Carrying capacity and/or power Capacité de charge et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность				Number	Nombre	Число		Carrying capacity and/or power Capacité de charge et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность						
	1963	1967	1968		1963	1967	1968	1963	1967	1968			1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	...	5 124	5 052	A	...	1 916.1	1 892.9	(e) 14	39	41	A		4.9	18.2	19.0			
				B	...	643.3	652.0				B		5.1	7.7	6.4			
2	...	660	625	A	...	274.4	265.7	(e) ...	...	...	A		...	...	...			
				B	...	117.3	117.3				B		...	...	...			
3	...	1 827	1 705	A	...	829.8	798.5	252	199	205	A		166.4	161.5	177.7			
4	...	558	622		...	367.5	405.3	-	-	11			-	-	17.8			
5	...	165	150		...	148.4	141.2	33	31	31			28.2	27.1	26.9			
6	...	102	102		...	121.0	120.5	-	-	-			-	-	-			
7	...	199	190	B	...	103.6	103.6	56	53	53	B		33.4	35.4	35.6			
8	...	96	110		...	74.3	81.1	-	-	2			-	-	3.2			
9	...	248	231	A	...	42.7	40.7	(e) 7(f)	5(f)	5	A		0.3(f)	0.3(f)	0.3			
				B	...	20.7	20.4				B		0.4(f)	0.3(f)	0.3			
10	...	4 090	4 053	A	...	1 462.5	1 450.2	(e) 3(g)	28(g)	-	A		1.7(g)	12.1(g)	-			
				B	...	455.8	466.4				B		1.5(g)	3.7(g)	-			
11	...	610	597	A	...	262.7	257.7	(e) 4(h)	4(h)	33	A		2.9(h)	2.9(h)	14.4			
				B	...	89.4	89.9				B		3.2(h)	3.2(h)	4.9			
12	...	175	170	A	...	147.0	143.2	(e) -(i)	2(i)	-	A		-(i)	3.0(i)	-			
				B	...	76.9	74.8				B		-(i)	0.4(i)	-			
13	...	1	1	A	...	1.1	1.1	(e) ...	...	3	A		...	...	4.3			
				B	...	0.5	0.5				B		...	...	1.2			
14	...	-	-	A	...	-	-	(e) ...	...	-	A		...	...	-			
				B	...	-	-				B		...	...	-			
15	...	-	-	A	...	-	-	(e) ...	...	-	A		...	...	-			
				B	...	-	-				B		...	...	-			
16	...	74	61	A	...	14.9	12.2	(e) ...	...	...	A		...	...	...			
				B	...	5.8	4.9				B		...	...	...			
17	...	393	373	A	...	130.8	124.6	(e) ...	...	...	A		...	...	...			
				B	...	49.2	48.6				B		...	...	...			
18	...	109	107	A	...	55.7	54.8	(e) ...	...	...	A		...	...	...			
				B	...	22.9	22.6				B		...	...	...			
19	...	70	68	A	...	56.2	54.6	(e) ...	...	...	A		...	...	...			
				B	...	30.3	30.0				B		...	...	...			
20	...	12	14	A	...	13.6	16.2	(e) ...	...	...	A		...	...	...			
				B	...	7.4	9.4				B		...	...	...			
21	...	2	2	A	...	3.3	3.3	(e) ...	...	...	A		...	...	...			
				B	...	1.8	1.8				B		...	...	...			
22	...	-	-	A	...	-	-	(e) ...	...	...	A		...	...	...			
				B	...	-	-				B		...	...	...			
23	...	269	233		...	33.2	29.3	39(f)	30(f)	26			4.9(f)	4.1(f)	3.6			
24	...	833	747		...	290.7	260.8	121(g)	61(g)	6			68.9(g)	35.4(g)	2.0			
25	...	489	476		...	215.9	210.3	17(h)	15(h)	22			13.1(h)	11.9(h)	11.0			
26	...	131	135	A	...	98.2	100.4	75(i)	93(i)	54	A		79.5(i)	110.2(i)	39.8			
27	...	17	18		...	21.8	22.9	...	...	85			...	...	102.0			
28	...	94	96		...	169.9	174.8	...	...	12			...	...	19.3			
29	...	-	-		...	-	-	...	...	-			...	...	-			
30	...	-	-		...	-	-	-(f)	-(f)	-			-(f)	-(f)	-			
31	...	55	45		...	18.9	15.8	5(g)	3(g)	-			3.1(g)	1.7(g)	-			
32	...	26	25		...	13.8	13.2	16(h)	15(h)	3			12.6(h)	11.9(h)	1.7			
33	...	22	19	A	...	19.8	17.5	12(i)	13(i)	18	A		12.4(i)	13.4(i)	14.7			
34	...	27	26		...	30.4	29.4	...	...	10			...	...	10.5			
35	...	35	35		...	65.6	65.3	...	...	-			...	...	-			
36	...	-	-		...	-	-	...	...	-			...	...	-			
37	...	7 975	7 722	A	...	3 168.7	3 098.3	355	322	330	A		199.5	206.8	223.6			
				B	...	864.2	872.9				B		38.5	43.1	42.0			

For notes and code see page 88. Voir renvois et code à la page 88. См. примечания и шифр на стр. 88.

TABLE 18

TABLEAU 18

ТАБЛИЦА 18

		ITALY / ITALIE / ИТАЛИЯ						
		Number / Nombre / Число			Carrying capacity and/or power / Capacité de charge et/ou puissance / Грузоподъемность и/или мощность			
		1963	1967	1968		1963	1967	1968
1		334	364	370	A	40.1	44.9	45.4
					B	20.3	24.2	24.3
2		14	20	22 (j)	A	4.5	6.6	8.0 (j)
					B	2.8	3.8	5.1 (j)
3		307	337	348	A	25.4	43.1	46.2
4		1	26	31		0.2	19.4	22.3
5		9	15	22		1.0	6.8	13.8
6		-	6	13		-	5.8	12.8
7		107	111	113 (k)	B	6.8	7.5	7.7 (k)
8		1	2	2		0.2	0.5	0.5
9		310	335	340	A	31.3	34.2	34.6
					B	17.5	20.6	20.7
10		17	18	20	A	4.6	4.9	5.4
					B	1.6	1.7	2.1
11		5	9	8	A	2.5	4.2	3.7
					B	0.9	1.5	1.3
12		1	1	1	A	0.6	0.6	0.6
					B	0.1	0.1	0.1
13		1	1	1	A	1.0	1.0	1.0
					B	0.1	0.1	0.1
14		-	-	-	A	-	-	-
					B	-	-	-
15		-	-	-	A	-	-	-
					B	-	-	-
16		8	11	11	A	0.3	0.5	0.5
					B	0.5	0.6	0.6
17		2	3	3	A	0.6	0.9	0.9
					B	0.4	0.5	0.5
18		-	1	2	A	-	0.6	1.0
					B	-	0.4	0.6
19		3	3	3	A	2.6	2.6	2.6
					B	1.5	1.5	1.5
20		1	2	3	A	1.0	2.0	3.0
					B	0.5	0.8	1.8
21		-	-	-	A	-	-	-
					B	-	-	-
22		-	-	-	A	-	-	-
					B	-	-	-
23	(1)	301	306	314	A	21.5	22.1	22.5
24	(1)	5	5	5		1.4	1.4	1.4
25	(1)	1	13	14		0.4	6.4	6.8
26	(1)	-	-	-		-	-	-
27	(1)	-	13	15		-	13.2	15.4
28	(1)	-	-	-		-	-	-
29	(1)	-	-	-		-	-	-
30	(1)	9	9	9	A	1.0	1.0	1.0
31	(1)	-	-	-		-	-	-
32	(1)	-	-	-		-	-	-
33	(1)	-	-	-		-	-	-
34	(1)	-	-	-		-	-	-
35	(1)	-	-	-		-	-	-
36	(1)	-	-	-		-	-	-
37		771	847	875	A	71.0	101.4	113.4
					B	29.9	35.5	37.1

	NETHERLANDS / PAYS-BAS / НИДЕРЛАНДЫ						
	Number / Nombre / Число			Carrying capacity and/or power / Capacité de charge et/ou puissance / Грузоподъемность и/или мощность			
	1963	1967	1968		1963	1967	1968
10 553	10 998	11 025	A	2 660.3	3 151.1	3 202.2
			B	1 272.5	1 579.2	1 614.3
961	1 117	1 127	A	378.5	496.9	504.1
			B	230.8	300.3	304.2
8 321	8 160	8 092	A	2 606.5	2 674.5	2 667.2
68	91	109		113.6	148.1	193.9
246	237	235		175.6	170.1	175.5
11	16	22		18.3	22.2	31.0
2 174	2 275	2 224	B	389.1	448.7	450.1
14	32	42		13.7	28.2	38.9
6 565	6 195	6 128	A	757.6	731.1	723.5
			B	377.6	390.0	390.0
2 014	2 261	2 281	A	655.1	740.2	746.9
			B	278.9	335.6	340.8
1 376	1 625	1 664	A	706.3	836.7	856.9
			B	327.3	404.3	417.7
496	739	769	A	406.5	604.4	628.8
			B	219.5	323.8	337.0
92	151	156	A	112.4	184.5	190.7
			B	61.3	102.7	105.3
10	24	24	A	22.4	43.8	45.1
			B	7.9	21.3	21.8
	3	3	A		10.4	10.4
			B		1.5	1.5
497	540	545	A	41.1	45.6	45.6
			B	34.5	41.3	42.1
98	111	111	A	30.6	34.7	34.5
			B	15.5	18.6	18.6
146	162	161	A	72.2	82.0	81.3
			B	41.4	47.5	46.5
116	147	148	A	98.5	127.2	128.3
			B	61.7	77.4	77.9
96	137	140	A	121.9	172.6	176.4
			B	68.8	97.0	98.7
8	20	22	A	14.2	34.7	38.0
			B	8.9	18.6	20.5
-	-	-	A	-	-	-
			B	-	-	-
5 861	5 729	5 691	A	458.0	457.9	456.8
431	426	431		138.8	135.8	137.0
765	669	659		393.4	343.3	339.4
488	495	478	A	407.7	413.2	397.1
484	495	481		627.8	641.6	622.9
292	334	329		580.9	642.3	633.5
	12	23			40.4	80.5
97	95	91	A	10.3	10.4	9.8
18	16	18		5.7	5.0	5.7
32	27	22		15.6	13.2	10.9
26	30	32	A	22.0	26.4	28.6
33	36	35		40.9	45.3	43.8
40	28	32		81.2	53.4	60.2
	5	5			16.5	16.5
22 255	22 787	22 703	A	5 820.9	6 492.6	6 549.0
			B	1 892.4	2 328.2	2 368.6

For notes and code see page 88.

Voir renvois et code à la page 88.

См. примечания и шифр на стр. 88.

TABLE 18

TABLEAU 18

ТАБЛИЦА 18

	POLAND / POLOGNE / ПОЛЬША						
	Number / Nombre / Число			Carrying capacity and/or power / Capacité de charge et/ou puissance / Грузоподъемность и/или мощность			
	1963	1967	1968		1963	1967	1968
1	151	291	330	A	66.0	131.2	150.1
				B	35.7	72.4	83.4
2	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
3	582	742	773	A	218.7	277.6	288.1
4	89	308	360		27.7	108.6	128.5
5	-	-	-		-	-	-
6	-	-	-		-	-	-
7	167	228	244	B	36.5	50.4	54.3
8	26	101	123		5.6	22.3	28.0
9	8	9	7	A	0.8	1.0	0.9
				B	0.5	0.7	0.7
10	9	7	7	A	2.7	2.2	2.2
				B	1.5	1.1	1.1
11	134	275	316	A	62.5	128.0	147.0
				B	33.7	70.6	81.6
12	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
13	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
14	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
15	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
16	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
17	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
18	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
19	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
20	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
21	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
22	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
23	167	171	169		26.4	28.8	28.6
24	160	285	333		52.3	96.3	114.5
25	220	255	240		114.8	130.1	122.7
26	35	31	31	A	25.2	22.3	22.3
27	-	-	-		-	-	-
28	-	-	-		-	-	-
29	-	-	-		-	-	-
30	-	-	-		-	-	-
31	-	-	-		-	-	-
32	-	-	-		-	-	-
33	-	-	-		-	-	-
34	-	-	-		-	-	-
35	-	-	-		-	-	-
36	-	-	-		-	-	-
37	900	1 261	1 347	A	284.7	408.8	438.2
				B	72.2	122.8	137.7

	SWITZERLAND / SUISSE / ШВЕЙЦАРИЯ						
	Number / Nombre / Число			Carrying capacity and/or power / Capacité de charge et/ou puissance / Грузоподъемность и/или мощность			
	1963	1967	1968		1963	1967	1968
	265	271	271	A	229.6	247.2	250.4
				B	147.7	161.6	164.2
	99	88	84	A	97.2	93.3	92.0
				B	66.3	64.9	64.4
	61	78	77	A	78.6	101.7	100.8
	7	24	24		11.4	32.8	32.9
	19	18	13		27.4	25.2	17.0
	8	6	2		13.4	10.4	3.6
	18	21	18	B	29.6	27.3	23.4
	2	1	-		6.0	2.7	-
	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
	17	9	7	A	5.6	2.9	2.2
				B	1.4	0.9	0.7
	49	31	29	A	26.3	16.9	15.6
				B	15.1	9.7	9.0
	127	153	152	A	108.6	128.4	127.8
				B	68.4	80.8	79.6
	62	68	72	A	75.2	82.1	86.7
				B	52.7	58.2	60.4
	10	10	11	A	16.9	16.4	18.1
				B	12.0	12.0	13.8
	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
	6	1	1	A	1.2	0.2	0.2
				B	0.7	0.2	0.2
	8	4	1	A	2.6	1.1	0.3
				B	1.4	0.4	0.2
	2	1	1	A	1.2	0.6	0.6
				B	1.2	0.8	0.8
	39	38	37	A	35.4	34.5	33.8
				B	22.8	23.0	22.3
	34	35	35	A	41.6	41.3	41.6
				B	28.0	28.9	29.2
	10	9	9	A	17.0	16.5	15.5
				B	11.7	11.7	11.7
	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
	-	-	-		-	-	-
	1	-	-		0.4	-	-
	1	-	-		0.8	-	-
	10	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	16.1
	40	3[illegible]	[illegible]		5[illegible].7	4[illegible].3	45.8
	9	1[illegible]	16		1[illegible].[illegible]	17.4	28.9
	-	-	-		-	-	-
	-	-	-		-	-	-
	-	-	-		-	-	-
	-	-	-		-	-	-
	3	4	4	A	[illegible].0	[illegible].[illegible]	3.8
	7	7	[illegible]		[illegible].[illegible]	[illegible].1	7.7
	9	7	3		15.3	12.4	5.5
	-	-	-		-	-	-
	462	476	463	A	432.8	467.4	460.2
				B	243.6	253.8	252.0

For notes and code see page 88.

Voir renvois et code à la page 88.

См. примечания и шифр на стр. 88.

TABLE 18

TABLEAU 18

ТАБЛИЦА 18

		WESTERN GERMANY — ALLEMAGNE OCCIDENTALE — ЗАПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ						
		Number — Nombre — Число			Carrying capacity and/or power — Capacité de charge et/ou puissance — Грузоподъемность и/или мощность			
		1963	1967	1968		1963	1967	1968
1		4 669	4 912	...	A	2 513.0	2 875.6	...
					B	1 405.5	1 602.5	...
2		713	702	...	A	541.4	541.3	...
					B	328.4	324.1	...
3		2 072	1 389	...	A	1 842.0	1 144.5	...
4		48	96	...		51.0	113.6	...
5		176	169	...		104.8	98.4	...
6		3	8	...		1.4	8.7	...
7		750	582	...	B	279.5	220.9	...
8		14	36	...		12.8	24.9	...
9	(m)	1 091	1 023	...	A	159.2	156.7	...
					B	83.1	84.7	...
10	(n)	899	910	...	A	289.1	293.5	...
					B	144.1	147.9	...
11	(o)	974	957	...	A	502.5	492.5	...
					B	284.0	279.2	...
12	(p)	1 414	1 378	...	A	1 200.1	1 150.7	...
					B	669.5	636.7	...
13	(q)	288	636	...	A	356.6	776.5	...
					B	222.6	447.8	...
14	(r)	3	9	...	A	5.5	11.6	...
					B	2.2	6.3	...
15	(s)	-	-	...	A	-	-	...
					B	-	-	...
16	(m)	142	153	...	A	14.6	16.1	...
					B	19.0	20.8	...
17	(n)	20	24	...	A	6.6	8.1	...
					B	4.3	5.9	...
18	(o)	45	43	...	A	23.2	22.1	...
					B	15.0	14.3	...
19	(p)	378	280	...	A	338.3	250.0	...
					B	197.2	144.7	...
20	(q)	124	197	...	A	151.9	236.5	...
					B	87.3	131.8	...
21	(r)	4	5	...	A	6.8	8.4	...
					B	5.6	6.7	...
22	(s)	-	-	...	A	-	-	...
					B	-	-	...
23	(m)	150	136	...		20.9	22.9	...
24	(n)	160	131	...		51.5	42.0	...
25	(o)	353	263	...		192.4	142.3	...
26	(p)	709	394	...	A	595.3	327.7	...
27	(q)	581	364	...		767.7	481.5	...
28	(r)	119	101	...		214.3	178.1	...
29	(s)	-	-	...		-	-	...
30	(m)	41	44	...		4.9	5.3	...
31	(n)	27	28	...		8.3	8.6	...
32	(o)	30	25	...	A	15.9	13.1	...
33	(p)	57	51	...		47.1	42.0	...
34	(q)	17	14	...		21.8	17.3	...
35	(r)	4	7	...		6.9	12.1	...
36	(s)	-	-	...		-	-	...
37		8 380	7 754	...	A	5 001.2	4 709.8	...
					B	2 013.4	2 147.5	...

		YUGOSLAVIA — YOUGOSLAVIE — ЮГОСЛАВИЯ						
		Number — Nombre — Число			Carrying capacity and/or power — Capacité de charge et/ou puissance — Грузоподъемность и/или мощность			
		1963	1967	1968		1963	1967	1968
		...	14	15	A	...	4.1	4.2
					B	...	5.0	5.3
		...	6	6	A	...	2.3	2.2
					B	...	5.0	5.0
		...	629	741	A	...	393.2	433.1
		...	73	116		...	80.4	103.6
		...	137	96		...	122.9	107.6
		...	16	20		...	19.6	24.5
		243	247	247	B	69.6	82.7	80.7
		...	13	13		...	13.5	6.6
(m)		...	7	11	A	...	0.8	1.7
					B	...	1.0	1.8
(n)		...	3		A	...	0.8	
					B	...	0.5	
(o)		...	2	2	A	...	1.1	1.2
					B	...	1.6	1.8
(p)		...	2	2	A	...	1.3	1.3
					B	...	1.8	1.7
(q)		...	-	-	A	...	-	-
					B	...	-	-
(r)		...	-	-	A	...	-	-
					B	...	-	-
(s)		...	-	-	A	...	-	-
					B	...	-	-
(m)		...	3	3	A	...	0.3	0.3
					B	...	1.0	1.0
(n)		...	-		A	...	-	
					B	...	-	
(o)		...	2	3	A	...	1.3	1.9
					B	...	2.3	4.0
(p)		...	1	-	A	...	0.7	-
					B	...	1.7	-
(q)		...	-	-	A	...	-	-
					B	...	-	-
(r)		...	-	-	A	...	-	-
					B	...	-	-
(s)		...	-	-	A	...	-	-
					B	...	-	-
(m)		...	73	200		...	9.0	88.9
(n)		...	41			...	13.8	
(o)		...	210	225		...	114.1	127.3
(p)		...	212	211	A	...	148.6	149.0
(q)		...	93	105		...	107.7	122.9
(r)		...	-	-		...	-	-
(s)		...	-	-		...	-	-
(m)		...	1	1		...	0.1	0.1
(n)		...	-			...	-	
(o)		...	15	9	A	...	8.1	4.9
(p)		...	77	59		...	65.7	49.8
(q)		...	44	47		...	49.0	52.9
(r)		...	-	-		...	-	-
(s)		...	-	-		...	-	-
		...	1 033	1 105	A	...	522.5	547.1
					B	...	92.7	91.0

For notes and code see page 88.

Voir renvois et code à la page 88.

См. примечания и шифр на стр. 88.

NOTES TO TABLE 18

Explanation of code :

A = 1 000 t
B = 1 000 hp

(a) Excluding hired foreign craft.
(b) Dumb barges and dumb tankers are included under a single item.
(c) Only craft actually in use. Owing to a new system of licensing introduced in 1967, data are not comparable with those for previous years.

(d) Excluding sea-going craft. Data relate to the Hungarian Shipping Company (MAHART) only.

(e) Self-propelled barges and self-propelled tankers are included under a single item.
(f) Up to 300 tons.
(g) 301 - 700 tons.
(h) 701 - 900 tons.
(i) 901 tons and over.
(j) In addition, there were 13 self-propelled tankers with a total carrying capacity of 13 000 tons and a total of 8 900 hp, entered in maritime registers but utilized for inland water transport.
(k) In addition, there were 9 tugs (of which 5 could be used as pushers) with a total of 4 800 hp entered in maritime registers but utilized for inland water transport.

(l) Excluding pushed craft.
(m) Up to 250 tons.
(n) 251 - 400 tons.
(o) 401 - 650 tons.
(p) 651 - 1 000 tons.
(q) 1 001 - 1 500 tons.
(r) 1 501 - 3 000 tons.
(s) 3 001 tons and over.

NOTES DU TABLEAU 18

Explication du code :

A = 1 000 t
B = 1 000 cv

(a) Non compris des bateaux étrangers pris en location.
(b) Les chalands, péniches et bateaux-citernes sont compris sous la même rubrique.
(c) Flotte réellement exploitée seulement. Comme une nouvelle réglementation des permis de circulation a été introduite en 1967, les données ne sont pas comparables avec celles des années antérieures.
(d) Non compris les bâtiments de navigation mixte. Les données se réfèrent à la Société de navigation hongroise (MAHART) seulement.
(e) Les automoteurs et les automoteurs-citernes sont compris sous la même rubrique.
(f) Jusqu'à 300 tonnes.
(g) 301 - 700 tonnes.
(h) 701 - 900 tonnes.
(i) 901 tonnes et plus.
(j) Il y avait, en outre, 13 automoteurs-citernes avec une capacité de charge totale de 13 000 tonnes et une puissance de 8 900 cv, immatriculés dans des registres maritimes mais utilisés en navigation intérieure.
(k) Il y avait, en outre, 9 remorqueurs (dont 5 pouvant être utilisés également comme pousseurs) avec une puissance totale de 4 800 cv, immatriculés dans des registres maritimes mais utilisés en navigation intérieure.
(l) Non compris les barges.
(m) Jusqu'à 250 tonnes.
(n) 251 - 400 tonnes.
(o) 401 - 650 tonnes.
(p) 651 - 1 000 tonnes.
(q) 1 001 - 1 500 tonnes.
(r) 1 501 - 3 000 tonnes.
(s) 3 001 tonnes et plus.

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ 18

Объяснение шифра:

A = 1 000 т
B = 1 000 л.с.

(a) Исключая снятые внаем иностранные суда.
(b) Баржи, шаланды и наливные суда включаются в одну статью.

(c) Только флот фактического пользования. В связи с тем, что в 1967 г. введена новая система права на плавание, данные не сопоставимы с соответствующими данными за предыдущие годы.
(d) Исключая суда смешанного судоходства. Данные относятся только к Обществу венгерского судоходства (MAXAPT).
(e) Самоходные суда и самоходные наливные суда включаются в одну статью.

(f) До 300 тонн.
(g) 301 - 700 тонн.
(h) 701 - 900 тонн.
(i) 901 тонн и более.
(j) Кроме того было 13 самоходных наливных судов, грузоподъемность которых 13 000 тонн и мощность которых 8 900 л.с., регистрированных в морских списках, но использованных в внутреннем водном транспорте.
(k) Кроме того было 9 буксиров (в том числе 5 можно было использовать как толкачи), мощность которых 4 800 л.с., регистрированных в морских списках, но использованных в внутреннем водном транспорте.

(l) За исключением толкаемых судов.
(m) До 250 тонн.
(n) 251 - 400 тонн.
(o) 401 - 650 тонн.
(p) 651 - 1 000 тонн.
(q) 1 001 - 1 500 тонн.
(r) 1 501 - 3 000 тонн.
(s) 3001 тонн и более.

Inland waterways

18. Craft in service at end of year, by carrying capacity

Voies navigables intérieures

18. Bateaux en service à la fin de l'année, selon la capacité de charge

Внутренние водные пути

18. Суда, находящиеся в эксплуатации к концу года, по грузоподъемности

1	Self-propelled barges			Automoteurs			Самоходные суда		
2	Self-propelled tankers			Automoteurs-citernes			Самоходные наливные суда		
3	Dumb barges			Chalands et péniches			Баржи и шаланды		
4	of which : pushed barges			dont : barges			в том числе : толкаемые баржи		
5	Dumb tankers			Bateaux-citernes			Наливные суда		
6	of which : pushed tankers			dont : barges-citernes			в том числе : толкаемые наливные суда		
7	Tugs			Remorqueurs			Буксиры		
8	of which : pusher craft			dont : pousseurs			в том числе : толкачи		
9	Craft by carrying capacity	Self-propelled barges	Up to 249 tons	Bateaux selon la capacité de charge	Automoteurs	Jusqu'à 249 tonnes	Суда по грузоподъемности	Самоходные суда	До 249 тонн
10			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
11			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
12			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
13			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1 000–1 499 тонн
14			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1 500–2 999 тонн
15			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3 000 тонн и более
16		Self-propelled tankers	Up to 249 tons		Automoteurs-citernes	Jusqu'à 249 tonnes		Самоходные наливные суда	До 249 тонн
17			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
18			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
19			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
20			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1 000–1 499 тонн
21			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1 500–2 999 тонн
22			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3 000 тонн и более
23		Dumb barges	Up to 249 tons		Chalands et péniches	Jusqu'à 249 tonnes		Баржи и шаланды	До 249 тонн
24			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
25			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
26			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
27			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1 000–1 499 тонн
28			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1 500–2 999 тонн
29			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3 000 тонн и более
30		Dumb tankers	Up to 249 tons		Bateaux-citernes	Jusqu'à 249 tonnes		Наливные суда	До 249 тонн
31			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
32			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
33			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
34			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1 000–1 499 тонн
35			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1 500–2 999 тонн
36			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3 000 тонн и более
37	Total of all craft			Total de tous les bâtiments			Всего по итогу судов		

Inland waterways

19. New or used craft put into service during year, by capacity

Voies navigables intérieures

19. Bateaux neufs ou usagés mis en service pendant l'année, selon la capacité de charge

Внутренние водные пути

19. Новые и подержанные суда, сданные в эксплуатацию в течение года, по грузоподъемности

1	Self-propelled barges			Automoteurs		Самоходные суда	
2	Self-propelled tankers			Automoteurs-citernes		Самоходные наливные суда	
3	Dumb barges			Chalands et péniches		Баржи и шаланды	
4	of which : pushed barges			dont : barges		в том числе : толкаемые баржи	
5	Dumb tankers			Bateaux-citernes		Наливные суда	
6	of which : pushed tankers			dont : barges-citernes		в том числе : толкаемые наливные суда	
7	Tugs			Remorqueurs		Буксиры	
8	of which : pusher craft			dont : pousseurs		в том числе : толкачи	
9	Craft by carrying capacity	Self-propelled barges	Up to 249 tons	Bateaux selon la capacité de charge	Automoteurs	Jusqu'à 249 tonnes	Суда по грузоподъемности	Самоходные суда	До 249 тонн
10			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
11			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
12			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
13			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1000–1499 тонн
14			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1500–2999 тонн
15			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3000 тонн и более
16		Self-propelled tankers	Up to 249 tons		Automoteurs-citernes	Jusqu'à 249 tonnes		Самоходные наливные суда	До 249 тонн
17			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
18			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
19			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
20			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1000–1499 тонн
21			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1500–2999 тонн
22			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3000 тонн и более
23		Dumb barges	Up to 249 tons		Chalands et péniches	Jusqu'à 249 tonnes		Баржи и шаланды	До 249 тонн
24			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
25			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
26			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
27			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1000–1499 тонн
28			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1500–2999 тонн
29			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3000 тонн и более
30		Dumb tankers	Up to 249 tons		Bateaux-citernes	Jusqu'à 249 tonnes		Наливные суда	До 249 тонн
31			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
32			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
33			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
34			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1000–1499 тонн
35			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1500–2999 тонн
36			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3000 тонн и более

TABLE 19

TABLEAU 19

ТАБЛИЦА 19

	AUSTRIA			AUTRICHE			АВСТРИЯ		
	Number	Nombre	Число		Carrying capacity and/or power Capacité de charge et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность		
	1963	1967	1968		1963	1967	1968
1	2	2	-	A	1.7	2.5	-
				B	0.9	1.9	-
2	-	1	-	A	-	1.0	-
				B	-	0.9	-
3	3	-	2	A	3.8	-	2.7
4	-	7	2		-	7.1	2.7
5	-	-	1		-	-	1.0
6	-	1	1		-	0.8	1.0
7	1	-	-	B	1.0	-	-
8	-	-	-		-	-	-
9	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
10	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
11	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
12	2	-	-	A	1.7	-	-
				B	0.9	-	-
13	-	2	-	A	-	2.5	-
				B	-	1.9	-
14	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
15	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
16	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
17	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
18	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
19	-	1	-	A	-	1.0	-
				B	-	0.9	-
20	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
21	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
22	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
23	-	-	-	A	-	-	-
24	-	-	-		-	-	-
25	-	-	-		-	-	-
26	-	-	-		-	-	-
27	3	-	2		3.8	-	2.7
28	-	-	-		-	-	-
29	-	-	-		-	-	-
30	-	-	-	A	-	-	-
31	-	-	-		-	-	-
32	-	-	-		-	-	-
33	-	-	1	A	-	-	1.0
34	-	-	-		-	-	-
35	-	-	-		-	-	-
36	-	-	-		-	-	-

	BELGIUM			BELGIQUE		БЕЛЬГИЯ	
	Number	Nombre	Число		Carrying capacity and/or power Capacité de charge et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность		
	1963	1967	1968		1963	1967	1968
1	99	...	17	A	60.9	...	9.3
				B	33.6	...	4.7
2	11	27	13	A	11.4	14.9	7.2
				B	7.9	7.0	3.5
3	11	...	-	A	13.0	...	-
4	8	...	-		10.6	...	-
5	-	2	3		-	0.4	1.0
6	-	2	2		-	0.4	0.6
7	1	2	6	B	0.7	0.4	1.4
	1	1	1		0.7	0.1	0.4
9	-	...	-	A	-	...	-
				B	-	...	-
10	47	...	12	A	17.8	...	4.6
				B	9.6	...	2.6
11	21	...	2	A	10.9	...	1.3
				B	5.4	...	0.7
12	17	...	1	A	14.9	...	1.0
				B	8.4	...	0.5
13	14	...	2	A	17.3	...	2.5
				B	10.2	...	0.9
14	-	...	-	A	-	...	-
				B	-	...	-
15	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
16	-	5	3	A	-	0.7	0.3
				B	-	0.5	0.2
17	1	13	3	A	0.4	4.1	0.9
				B	0.3	1.2	0.3
18	-	1	3	A	-	0.6	1.5
				B	-	0.3	0.4
19	3	4	2	A	2.2	3.4	1.4
				B	1.3	1.6	0.7
20	6	2	1	A	7.1	2.6	1.4
				B	4.9	1.4	1.0
21	1	2	1	A	1.7	3.4	1.7
				B	1.3	2.0	0.9
22	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
23	-	...	-	A	-	...	-
24	1	...	-		0.4	...	-
25	-	...	-		-	...	-
26	1	...	-	A	0.7	...	-
27	9	...	-		11.8	...	-
28	-	...	-		-	...	-
29	-	...	-		-	...	-
30	-	1	-	A	-	0.1	-
31	-	1	2		-	0.3	0.6
32	-	-	1		-	-	0.4
33	-	-	-	A	-	-	-
34	-	-	-		-	-	-
35	-	-	-		-	-	-
36	-	-	-		-	-	-

For notes and code see page 94.

Voir renvois et code à la page 94.

См. примечания и шифр на стр. 94.

TABLE 19

TABLEAU 19

ТАБЛИЦА 19

	FRANCE (b)			FRANCE (b)			ФРАНЦИЯ (b)			HUNGARY (c)			HONGRIE (c)			ВЕНГРИЯ (c)		
	Number	Nombre	Число		Carrying capacity and/or power Capacité de charge et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность			Number	Nombre	Число		Carrying capacity and/or power Capacité de charge et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность			Number	Nombre	Число		Carrying capacity and/or power Capacité de charge et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность		
	1963	1967	1968		1963	1967	1968	1963	1967	1968		1963	1967	1968	1963	1967	1968		1963	1967	1968
1	...	41	30	A	...	16.4	11.6														
				B	...	8.7	4.9	(d)	-	9	5	A	-	4.8	3.1						
												B	-	1.0	1.1						
2	...	1	3	A	...	0.5	3.5														
				B	...	0.3	2.4	(d)	...	...	...	A	...	...	...						
												B	...	...	...						
3	...	61	71		...	33.7	38.4		11	23	20		8.8	20.9	22.6						
4	...	54	31		...	32.6	20.3		-	-	11		-	-	17.8						
5	...	4	1	A	...	7.5	0.4		-	1	-	A	-	1.0	-						
6	...	4	1		...	7.5	0.4		-	-	-		-	-	-						
7	...	9	11		...	7.2	2.5		5	-	1		3.9	-	0.2						
8	...	9	8	B	...	7.2	2.2		-	-	-	B	-	-	-						
9	...	6	7	A	...	1.0	1.8														
				B	...	0.7	0.9	(d)	-(e)	-(e)	-	A	-(e)	-(e)	-						
												B	-(e)	-(e)	-						
10	...	17	13	A	...	6.4	4.5														
				B	...	3.3	1.8	(d)	-(f)	8(f)	-	A	-(f)	3.3(f)	-						
												B	-(f)	0.8(f)	-						
11	...	14	7	A	...	6.3	3.2														
				B	...	3.1	1.4	(d)	-(g)	-(g)	4	A	-(g)	-(g)	1.7						
												B	-(g)	-(g)	0.4						
12	...	4	3	A	...	2.8	2.1														
				B	...	1.8	0.8	(d)	-(h)	1(h)	-	A	-(h)	1.5(h)	-						
												B	-(h)	0.2(h)	-						
13	...	-	-	A	...	-	-														
				B	...	-	-	(d)	...	...	1	A	...	...	1.4						
												B	...	...	0.7						
14	...	-	-	A	...	-	-														
				B	...	-	-	(d)	...	...	-	A	...	...	-						
												B	...	...	-						
15	...	-	-	A	...	-	-														
				B	...	-	-	(d)	...	...	-	A	...	...	-						
												B	...	...	-						
16	...	-	-	A	...	-	-														
				B	...	-	-	(d)	...	...	...	A	...	...	...						
												B	...	...	...						
17	...	-	-	A	...	-	-														
				B	...	-	-	(d)	...	...	...	A	...	...	...						
												B	...	...	...						
18	...	1	-	A	...	0.5	-														
				B	...	0.3	-	(d)	...	...	...	A	...	...	...						
												B	...	...	...						
19	...	-	1	A	...	-	0.8														
				B	...	-	0.4	(d)	...	...	...	A	...	...	...						
												B	...	...	...						
20	...	-	2	A	...	-	2.7														
				B	...	-	2.0	(d)	...	...	...	A	...	...	...						
												B	...	...	...						
21	...	-	-	A	...	-	-														
				B	...	-	-	(d)	...	...	...	A	...	...	...						
												B	...	...	...						
22	...	-	-	A	...	-	-														
				B	...	-	-	(d)	...	...	...	A	...	...	...						
												B	...	...	...						
23	...	12	5		...	1.8	1.2		1(e)	6(e)	-		0.3(e)	1.0(e)	-						
24	...	19	7		...	6.8	2.5		4(f)	5(f)	1		1.7(f)	2.2(f)	0.3						
25	...	19	6		...	9.7	2.7		-(g)	-(g)	6		-(g)	-(g)	3.1						
26	...	5	9	A	...	3.8	6.2		6(h)	12(h)	2	A	6.8(h)	17.7(h)	1.4						
27	...	-	1		...	-	1.1		...	...	-		...	...	-						
28	...	6	3		...	11.7	6.6		...	...	11		...	...	17.8						
29	...	-	-		...	-	-		...	...	-		...	...	-						
30	...	-	-		...	-	-		-(e)	-(e)	-		-(e)	-(e)	-						
31	...	-	-		...	-	-		-(f)	-(f)	-		-(f)	-(f)	-						
32	...	-	-		...	-	-		-(g)	-(g)	-		-(g)	-(g)	-						
33	...	-	-	A	...	-	-		-(h)	1(h)	-	A	-(h)	1.0(h)	-						
34	...	-	-		...	-	-		...	...	-		...	...	-						
35	...	4	-		...	7.5	-		...	...	-		...	...	-						
36	...	-	-		...	-	-		...	...	-		...	...	-						

For notes and code see page 94.

Voir renvois et code à la page 94.

См. примечания и шифр на стр. 94.

TABLE 19

TABLEAU 19

ТАБЛИЦА 19

	PAYS-BAS / NETHERLANDS / НИДЕРЛАНДЫ						
	Number / Nombre / Число			Carrying capacity and/or power / Capacité de charge et/ou puissance / Грузоподъемность и/или мощность			
	1963	1967	1968		1963	1967	1968
1	243	64	106	A	122.9	44.0	64.2
				B	60.8	25.0	35.4
2	83	51	19	A	42.5	36.5	6.9
				B	26.9	19.8	4.2
3	178	104	113	A	89.8	65.7	96.0
4	...	12	18		...	17.8	45.8
5	17	8	8		12.2	7.9	10.0
6	...	5	6		...	5.1	8.8
7	28	45	52	B	10.2	22.5	23.0
8	...	7	10		...	8.4	10.8
9	19	4	5	A	3.1	0.2	0.7
				B	1.8	0.3	0.4
10	103	7	21	A	36.3	2.5	6.9
				B	16.4	1.3	3.1
11	64	19	40	A	33.2	9.6	20.8
				B	16.4	5.8	12.2
12	47	27	35	A	36.9	23.2	29.0
				B	20.9	13.2	15.9
13	9	7	5	A	10.0	8.5	6.8
				B	4.9	4.4	3.8
14	1	-	-	A	3.5	-	-
				B	0.5	-	-
15		-	-	A		-	-
				B		-	-
16	34	12	11	A	2.5	1.4	0.9
				B	3.1	1.4	1.3
17	7	4	3	A	2.3	1.3	0.9
				B	1.2	0.5	0.5
18	17	6	1	A	8.9	3.0	0.5
				B	5.2	1.9	0.3
19	8	20	-	A	6.2	17.9	-
				B	4.2	9.5	-
20	13	6	4	A	16.2	7.3	4.6
				B	9.5	4.1	2.1
21	4	3	-	A	6.4	5.7	-
				B	3.5	2.2	-
22	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
23	84	48	50	A	10.1	7.2	6.7
24	22	13	13		7.0	4.3	3.8
25	15	11	16		8.0	5.3	8.3
26	35	7	6		28.9	5.9	4.6
27	5	10	5		6.9	13.2	6.1
28	17	15	12		28.9	30.0	26.5
29		-	11			-	40.0
30	8	-	-		1.3	-	-
31	1	-	1		0.4	-	0.3
32	1	-	-		0.5	-	-
33	1	6	3		0.8	5.6	2.9
34	1	2	-		1.0	2.3	-
35	5	-	4		8.2	-	6.8
36		-	-			-	-

	POLAND / POLOGNE / ПОЛЬША						
	Number / Nombre / Число			Carrying capacity and/or power / Capacité de charge et/ou puissance / Грузоподъемность и/или мощность			
	1963	1967	1968		1963	1967	1968
1	30	41	41	A	13.9	19.0	19.0
				B	7.9	10.7	11.0
2	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
3	45	32	52	A	15.0	11.0	19.9
4	41	32	52		14.4	11.0	19.9
5	-	-	-		-	-	-
6	-	-	-		-	-	-
7	15	20	22	B	3.3	4.4	5.6
8	15	20	22		3.3	4.4	5.6
9	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
10	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
11	30	41	41	A	13.9	19.0	19.0
				B	7.9	10.7	11.0
12	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
13	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
14	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
15	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
16	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
17	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
18	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
19	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
20	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
21	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
22	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
23	6	4	-	A	1.0	0.8	-
24	39	28	46		14.0	10.2	17.0
25	-	-	6		-	-	2.9
26	-	-	-		-	-	-
27	-	-	-		-	-	-
28	-	-	-		-	-	-
29	-	-	-		-	-	-
30	-	-	-		-	-	-
31	-	-	-		-	-	-
32	-	-	-		-	-	-
33	-	-	-		-	-	-
34	-	-	-		-	-	-
35	-	-	-		-	-	-
36	-	-	-		-	-	-

For notes and code see page 94.

Voir renvois et code à la page 94.

См. примечания и шифр на стр. 94.

TABLE 19 — TABLEAU 19 — ТАБЛИЦА 19

	SWITZERLAND — SUISSE — ШВЕЙЦАРИЯ						
	Number — Nombre — Число			Carrying capacity and/or power — Capacité de charge et/ou puissance — Грузоподъемность и/или мощность			
	1963	1967	1968		1963	1967	1968
1	2	9	6	A	2.4	10.1	5.8
				B	1.5	7.7	4.0
2	8	2	2	A	9.9	1.9	1.8
				B	7.3	1.0	0.8
3	1	12	-		0.9	13.3	-
4	-	9	-	A	-	8.9	-
5	4	-	-		6.8	-	-
6	4	-	-		6.8	-	-
7	2	-	-	B	4.4	-	-
8	1	-	-		3.6	-	-
9	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
10	-	-	1	A	-	-	0.3
				B	-	-	0.2
11	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
12	1	2	2	A	1.0	1.8	1.9
				B	0.6	1.2	1.0
13	1	7	3	A	1.4	8.2	3.6
				B	0.9	6.5	2.8
14	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
15	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
16	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
17	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
18	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
19	2	2	2	A	1.9	1.9	1.8
				B	1.6	1.0	0.8
20	4	-	-	A	4.6	-	-
				B	3.2	-	-
21	2	-	-	A	3.4	-	-
				B	2.6	-	-
22		-	-	A		-	-
				B		-	-
23	-	-	-		-	-	-
24	-	-	-		-	-	-
25	-	-	-		-	-	-
26	1	9	-	A	0.9	8.9	-
27	-	2	-		-	2.7	-
28	-	1	-		-	1.7	-
29	-	-	-		-	-	-
30	-	-	-		-	-	-
31	-	-	-		-	-	-
32	-	-	-		-	-	-
33	-	-	-	A	-	-	-
34	-	-	-		-	-	-
35	4	-	-		6.8	-	-
36		-	-			-	-

	WESTERN GERMANY — ALLEMAGNE OCCIDENTALE — ЗАПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ						
	Number — Nombre — Число			Carrying capacity and/or power — Capacité de charge et/ou puissance — Грузоподъемность и/или мощность			
	1963	1967	1968		1963	1967	1968
	231	63	...	A	168.4	49.3	...
				B	90.5	29.5	...
	59	15	...	A	58.9	11.6	...
				B	35.6	6.9	...
	11	16	...		9.6	17.9	...
	6	8	...	A	6.9	...	...
	2	9	...		0.8	7.1	...
	1	3	...		0.5	...	...
	13	9	...	B	5.7	5.7	...
	4	6	...		3.2	4.2	...
(i)	36	15	...	A	4.5	2.0	...
				B	2.8	1.7	...
(j)	21	8	...	A	6.9	2.6	...
				B	3.4	1.4	...
(k)	33	3	...	A	17.1	1.6	...
				B	9.2	0.8	...
(l)	95	10	...	A	80.3	8.6	...
				B	42.5	4.9	...
(m)	45	27	...	A	58.0	34.5	...
				B	32.0	20.7	...
(n)	1	-	...	A	1.5	-	...
				B	0.6	-	...
(o)	-	-	...	A	-	-	...
				B	-	-	...
(i)	4	4	...	A	0.5	0.4	...
				B	0.7	0.5	...
(j)	2	-	...	A	0.6	-	...
				B	0.3	-	...
(k)	3	1	...	A	1.5	0.6	...
				B	1.0	0.3	...
(l)	19	3	...	A	17.1	2.5	...
				B	10.3	1.8	...
(m)	31	7	...	A	39.3	8.0	...
				B	23.3	4.3	...
(n)	-	-	...	A	-	-	...
				B	-	-	...
(o)	-	-	...	A	-	-	...
				B	-	-	...
(i)	2	2	...		0.3	0.2	...
(j)	1	-	...		0.3	-	...
(k)	3	-	...		1.6	-	...
(l)	-	4	...	A	-	3.5	...
(m)	3	8	...		4.1	10.8	...
(n)	2	2	...		3.2	3.4	...
(o)	-	-	...		-	-	...
(i)	-	4	...		-	0.5	...
(j)	1	-	...		0.3	-	...
(k)	1	1	...		0.5	0.5	...
(l)	-	-	...	A	-	-	...
(m)	-	2	...		-	2.3	...
(n)	-	2	...		-	3.8	...
(o)	-	-	...		-	-	...

For notes and code see page 94. — Voir renvois et code à la page 94. — См. примечания и шифр на стр.94.

TABLE 19 TABLEAU 19 ТАБЛИЦА 19

		YUGOSLAVIA			YOUGOSLAVIE			ЮГОСЛАВИЯ	
		Number	Nombre	Число	Carrying capacity and/or power / Capacité de charge et/ou puissance / Грузоподъемность и/или мощность				
		1963	1967	1968		1963	1967	1968	
1		...	-	-	A	...	-	-	
					B	...	-	-	
2		...	-	-	A	...	-	-	
					B	...	-	-	
3		...	16	21		...	9.9	19.7	
4		...	10	15	A	...	7.4	17.4	
5		...	3	-		...	2.4	-	
6		...	-	-		...	-	-	
7		...	6	13	B	...	4.8	6.6	
8		...	1	9		...	1.2	6.1	
9	(i)	...	-	-	A	...	-	-	
					B	...	-	-	
10	(j)	...	-	-	A	...	-	-	
					B	...	-	-	
11	(k)	...	-	-	A	...	-	-	
					B	...	-	-	
12	(l)	...	-	-	A	...	-	-	
					B	...	-	-	
13	(m)	...	-	-	A	...	-	-	
					B	...	-	-	
14	(n)	...	-	-	A	...	-	-	
					B	...	-	-	
15	(o)	...	-	-	A	...	-	-	
					B	...	-	-	
16	(i)	...	-	-	A	...	-	-	
					B	...	-	-	
17	(j)	...	-	-	A	...	-	-	
					B	...	-	-	
18	(k)	...	-	-	A	...	-	-	
					B	...	-	-	
19	(l)	...	-	-	A	...	-	-	
					B	...	-	-	
20	(m)	...	-	-	A	...	-	-	
					B	...	-	-	
21	(n)	...	-	-	A	...	-	-	
					B	...	-	-	
22	(o)	...	-	-	A	...	-	-	
					B	...	-	-	
23	(i)	...	3	2		...	0.4	0.4	
24	(j)	...	-			...	-		
25	(k)	...	-	4		...	0.2	0.6	
26	(l)	..	11	3	A	...	1.	1.	
27	(m)	...	-	12		...	-	1.	
28	(n)	...	-	-		...	-	-	
29	(o)	...	-	-		...	-	-	
30	(i)	...	-	-		...	-	-	
31	(j)	...	-	-		...	-		
32	(k)	...	-	-		...	-	-	
33	l)	...	3	-	A	...	0.1	-	
34	m)	...	-	-		...	-	-	
35	(n)	...	-	-		...	-	-	
36	(o)	...	-	-		...	-	-	

Explanation of code :

A = 1 000 t.
B = 1 000 hp.

(a) In general, figures do not reflect changes due to conversions or reclassification of craft.
(b) Only craft actually in use. Due to a new system of licensing, introduced in 1967, data are not comparable with those for previous years.
(c) Excluding sea-going craft. Data relate to the Hungarian Shipping Company (MAHART) only.
(d) Self-propelled barges and self-propelled tankers are included under a single item.
(e) Up to 300 tons.
(f) 301 - 700 tons.
(g) 701 - 900 tons.
(h) 901 tons and over.
(i) Up to 250 tons.
(j) 251 - 400 tons.
(k) 401 - 650 tons.
(l) 651 - 1 000 tons.
(m) 1 001 - 1 500 tons.
(n) 1 501 - 3 000 tons.
(o) 3 001 tons and over.

Explication du code :

A = 1 000 t.
B = 1 000 cv.

(a) En général, les chiffres ne reflètent pas les changements dus à la conversion ou à la reclassification des bateaux.
(b) Flotte réellement exploitée seulement. Comme une nouvelle réglementation des permis de circulation a été introduite en 1967, les données ne sont pas comparables avec celles des années antérieures.
(c) Non compris les bâtiments de navigation mixte. Les données se réfèrent à la Société de navigation hongroise (MAHART) seulement.
(d) Les automoteurs et les automoteurs-citernes sont compris sous la même rubrique.
(e) Jusqu'à 300 tonnes.
(f) 301 - 700 tonnes.
(g) 701 - 900 tonnes.
(h) 901 tonnes et plus.
(i) Jusqu'à 250 tonnes.
(j) 251 - 400 tonnes.
(k) 401 - 650 tonnes.
(l) 651 - 1 000 tonnes.
(m) 1 001- 1 500 tonnes.
(n) 1 501- 3 000 tonnes.
(o) 3 001 tonnes et plus.

Объяснение шифра:

A = 1 000 т
B = 1 000 л.с.

(a) В основном, цифры не отражают изменений происходящих в результате перестройки, или переклассификации судов.
(b) Только флот фактического пользования. В связи с тем, что в 1967 г. введена новая система права на плавание, данные не сопоставимы с соответствующими данными за предыдущие годы.
(c) Исключая суда смешанного судоходства. Данные относятся только к Обществу венгерского судоходства (МАХАРТ).
(d) Самоходные суда и самоходные наливные суда включаются в одну статью.
(e) До 300 тонн.
(f) 301-700 тонн.
(g) 701-900 тонн.
(h) 901 тонн и более.
(i) До 250 тонн.
(j) 251-400 тонн.
(k) 401-650 тонн.
(l) 651-1 000 тонн.
(m) 1 001-1 500 тонн.
(n) 1 501- 3 000 тонн.
(o) 3 001 тонн и более.

Inland waterways

19. New or used craft put into service during year, by capacity

Voies navigables intérieures

19. Bateaux neufs ou usagés mis en service pendant l'année, selon la capacité de charge

Внутренние водные пути

19. Новые и подержанные суда, сданные в эксплуатацию в течение года, по грузоподъемности

1	Self-propelled barges			Automoteurs			Самоходные суда	
2	Self-propelled tankers			Automoteurs-citernes			Самоходные наливные суда	
3	Dumb barges			Chalands et péniches			Баржи и шаланды	
4	of which : pushed barges			dont : barges			в том числе : толкаемые баржи	
5	Dumb tankers			Bateaux-citernes			Наливные суда	
6	of which : pushed tankers			dont : barges-citernes			в том числе : толкаемые наливные суда	
7	Tugs			Remorqueurs			Буксиры	
8	of which : pusher craft			dont : pousseurs			в том числе : толкачи	
9	Craft by carrying capacity	Self-propelled barges	Up to 249 tons	Bateaux selon la capacité de charge	Automoteurs	Jusqu'à 249 tonnes	Суда по грузоподъемности	Самоходные суда	До 249 тонн
10			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
11			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
12			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
13			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1 000–1 499 тонн
14			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1 500–2 999 тонн
15			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3 000 тонн и более
16		Self-propelled tankers	Up to 249 tons		Automoteurs-citernes	Jusqu'à 249 tonnes			До 249 тонн
17			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
18			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
19			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
20			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1 000–1 499 тонн
21			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1 500–2 999 тонн
22			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3 000 тонн и более
23		Dumb barges	Up to 249 tons		Chalands et péniches	Jusqu'à 249 tonnes		Баржи и шаланды	До 249 тонн
24			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
25			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
26			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
27			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1 000–1 499 тонн
28			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1 500–2 999 тонн
29			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3 000 тонн и более
30		Dumb tankers	Up to 249 tons		Bateaux-citernes	Jusqu'à 249 tonnes		Наливные суда	До 249 тонн
31			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
32			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
33			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
34			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1 000–1 499 тонн
35			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1 500–2 999 тонн
36			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3 000 тонн и более

Inland waterways

20. Craft in service at end of 1968, by year of construction

		Year of construction	AUSTRIA AUTRICHE АВСТРИЯ		BELGIUM BELGIQUE БЕЛЬГИЯ		CZECHOSLOVAKIA TCHECOSLOVAQUIE ЧЕХОСЛОВАКИЯ		FRANCE ФРАНЦИЯ		HUNGARY HONGRIE ВЕНГРИЯ	
			Percentage of the total number (A) and of the total carrying capacity (B) (1)						En pourcentage du nombre total (A)			
			A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
1	Self-propelled barges	< 1900	6.2	1.8	4.7	4.4	-	-	3.2	2.6	-	-
2		1900–1909	-	-	9.9	9.6	-	-	2.7	2.3	-	-
3		1910–1919	6.2	3.7	13.0	11.0	-	-	4.1	3.4	2.4(b)	3.2(b)
4		1920–1929	-	-	24.5	23.8	5.3	3.5	22.8	21.0	-	-
5		1930–1939	-	-	13.9	12.5	6.6	3.6	21.1	19.8	4.9(b)	5.8(b)
6		1940–1949	-	-	7.0	6.5	1.3	0.6	13.7	12.3	4.9(b)	0.5(b)
7		1950–1959	25.0	20.9	13.7	13.5	3.9	2.6	32.8	30.8	4.9(b)	0.5(b)
8		1960 <	62.5	73.6	13.3	18.7	82.9	89.7	6.6	6.8	82.9(b)	90.0(b)
9		(2)	-	-	0.0	0.0	-	-	1.0	1.0	-	-
10	Self-propelled tankers	< 1900	-	-	2.9	1.8	-	-	0.7	0.4	(b)	(b)
11		1900–1909	-	-	6.6	5.4	-	-	0.5	0.3		
12		1910–1919	-	-	5.6	3.2	-	-	2.4	1.5	(b)	(b)
13		1920–1929	16.7	13.7	21.1	17.0	-	-	12.3	10.3		
14		1930–1939	-	-	20.3	16.3	100.0	100.0	37.9	33.5	(b)	(b)
15		1940–1949	-	-	11.3	10.3	-	-	23.6	16.4		
16		1950–1959	66.7	66.7	17.7	22.7	-	-	28.6	32.8	(b)	(b)
17		1960 <	16.7	19.6	11.3	22.9	-	-	4.8	4.8		
18		(2)	-	-	3.2	0.4	-	-	-	-	-	(b)
19	Dumb barges	< 1900	19.5	14.0	11.2	11.1	0.4	0.2	4.6	2.9	10.7	6.8
20		1900–1909	7.3	5.3	24.8	31.8	4.3	3.3	4.7	3.5	4.1	3.6
21		1910–1919	7.8	6.2	25.1	21.3	3.3	2.5	5.5	5.4	10.2	8.1
22		1920–1929	8.4	7.2	23.9	21.4	1.0	0.8	25.9	20.6	4.3	4.8
23		1930–1939	1.7	1.2	7.6	4.7	8.6	6.9	18.1	14.6	4.4	1.3
24		1940–1949	10.1	10.4	3.3	3.1	20.2	22.5	4.3	3.3	9.3	7.5
25		1950–1959	31.3	35.3	1.1	1.4	28.6	28.8	17.4	16.8	19.0	17.8
26		1960 <	14.6	19.6	3.0	5.2	31.3	35.0	33.3	32.7	35.1	37.1
27		(2)	-	-	-	-	-	-	0.3	0.2	-	-
28	Dumb tankers	< 1900	-	-	10.5	11.3	-	-	0.7	0.2	0.7	0.7
29		1900–1909	-	-	15.8	23.2	-	-	1.7	0.6	1.9	1.9
30		1910–1919	1.4	1.1	10.5	7.7	-	-	1.3	1.1	16.1	14.7
31		1920–1929	17.4	14.3	31.6	18.9	13.3	9.6	12.8	4.5	9.7	9.3
32		1930–1939	4.4	4.2	21.1	12.8	43.0	49.2	3.3	2.2	6.4	6.7
33		1940–1949	68.1	70.8	-	-	28.0	28.6	0.7	0.5	3.2	3.2
34		1950–1959	5.8	5.9	-	-	12.8	12.6	12.8	16.1	45.2	50.3
35		1960 <	2.9	2.9	10.5	5.6	-	-	63.7	74.8	3.2	1.9
36		(2)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
37	Tugs	< 1900	2.3	0.7	2.3(d)	2.0(d)	-	-	7.5(d)	5.3(d)	-	-
38		1900–1909	2.8	1.5	10.6(d)	11.9(d)	3.9	1.6	6.3(d)	7.1(d)	3.8	1.1
39		1910–1919	2.8	4.3	12.9(d)	12.0(d)	2.6	2.1	7.3(d)	8.0(d)	-	-
40		1920–1929	2.8	1.0	20.0(d)	13.6(d)	2.6	2.0	16.2(d)	14.2(d)	3.8	3.4
41		1930–1939	5.6	1.3	16.5(d)	13.2(d)	11.7	17.0	35.0(d)	38.7(d)	7.7	4.8
42		1940–1949	27.7	9.4	10.6(d)	1.9(d)	10.4	6.0	10.0(d)	14.2(d)	13.3	16.3
43		1950–1959	27.7	29.4	7.1(d)	1.0(d)	29.8	32.4	5.0(d)	5.3(d)	28.4	25.8
44		1960 <	27.7	27.3	1.2(d)	1.0(d)	39.1	38.9	1.3(d)	2.2(d)	43.4	48.6
45		(2)	-	-	13.9(d)	14.4(d)	-	-	11.2(d)	4.9(d)	-	-

(1) Tugs: (B) relates to the power (hp).
(2) Unknown.

Voies navigables intérieures

20. Bateaux en service à la fin de 1968 par année de construction

Внутренние водные пути

20. Суда, находящиеся в эксплуатацию к концу 1968 года по году постройки

ITALY ITALIE ИТАЛИЯ		NETHERLANDS PAYS-BAS НИДЕРЛАНДЫ		POLAND POLOGNE ПОЛЬША		SWITZERLAND SUISSE ШВЕЙЦАРИЯ		WESTERN GERMANY[a] ALLEMAGNE OCCIDENTALE[a] ЗАПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ[a] †		YUGOSLAVIA YOUGOSLAVIE ЮГОСЛАВИЯ		Année de construction Года постройки		
capacité de charge (B)[1]		В процентах от общего числа (A) и общей грузоподъемности (B)[1]												
	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B			
	-	8.9	6.8	-	-	0.4	0.2	14.3	12.8	-	-	< 1900	Самоходные суда Automoteurs	1
	-	20.3	14.7	0.6	0.3	0.4	0.3	20.6	14.2	-	-	1900–1909		2
	1.4	18.4	14.3	0.9	0.7	0.4	0.5	15.1	11.0	-	-	1910–1919		3
	0.3	26.6	22.6	0.9	0.8	13.6	11.4	16.1	16.4	13.3	4.8	1920–1929		4
	25.4	9.1	10.2	0.9	0.8	18.4	14.1	8.6	8.5	13.3	19.0	1930–1939		5
	18.6	2.2	3.9	0.6	0.3	21.0	22.3	4.3	5.6	13.3	30.9	1940–1949		6
	4.7	6.1	10.9	4.9	4.7	36.2	40.0	14.1	20.7	20.0	4.3	1950–1959		7
	32.2	7.0	16.3	90.3	91.8	9.6	11.2	6.4	10.8	6.7	2.4	1960 <		8
	17.4	0.9	0.3	0.9	0.6	-	-	-	-	33.4	38.1	(2)		9
	-	1.0	0.2	-	-	-	-	1.7	0.8	-	-	< 1900	Самоходные наливные суда Automoteurs-citernes	10
	-	4.3	1.2	-	-	-	-	3.0	1.3	-	-	1900–1909		11
	-	5.5	1.5	-	-	-	-	2.7	1.0	-	-	1910–1919		12
	-	15.3	4.9	-	-	4.8	3.5	8.1	3.3	16.7	27.3	1920–1929		13
	-	9.5	6.4	-	-	4.8	3.6	9.0	5.7	-	-	1930–1939		14
	-	6.7	7.3	-	-	33.3	30.4	10.8	11.4	16.7	4.5	1940–1949		15
	44.6	27.9	39.9	-	-	46.4	50.6	43.3	49.7	-	-	1950–1959		16
	53.8	28.2	38.3	-	-	10.7	11.9	21.4	26.8	50.0	63.6	1960 <		17
	1.6	1.6	0.3	-	-	-	-	-	-	16.6	4.6	(2)		18
	-	6.4	7.8	5.0	5.2	9.1	7.7	24.6	22.9	11.2	11.1	< 1900	Баржи и шаланды Chalands et péniches	19
c)	1.4[c]	14.8	16.2	11.0	12.1	2.6	2.8	26.5	25.3	7.7	8.1	1900–1909		20
	-	15.3	14.5	14.0	18.6	5.2	6.8	17.9	15.3	12.8	14.0	1910–1919		21
c)	3.8[c]	25.9	25.0	2.3	2.8	51.9	50.1	14.8	17.2	3.0	1.6	1920–1929		22
	-	11.1	9.1	4.7	5.2	-	-	3.2	2.9	2.0	1.8	1930–1939		23
c)	0.5[c]	2.3	2.4	0.8	0.9	-	-	4.2	4.7	5.1	2.4	1940–1949		24
c)	14.0[c]	7.0	6.0	13.8	9.9	1.3	1.6	3.7	3.7	14.3	9.3	1950–1959		25
c)	54.8[c]	8.1	16.3	46.8	44.8	29.9	31.0	5.1	8.0	32.5	42.1	1960 <		26
c)	25.5[c]	9.1	2.7	1.6	0.5	-	-	-	-	11.4	9.6	(2)		27
	-	4.7	1.9	-	-	-	-	13.6	11.5	1.7	1.2	< 1900	Наливные суда Bateaux-citernes	28
	-	11.1	3.5	-	-	7.7	8.6	18.4	14.1	0.9	0.7	1900–1909		29
	-	8.1	5.6	-	-	-	-	13.0	12.7	17.2	13.8	1910–1919		30
	-	28.9	34.6	-	-	7.7	4.8	19.5	21.7	5.2	4.0	1920–1929		31
	-	11.9	13.4	-	-	-	-	10.7	7.7	2.6	2.0	1930–1939		32
	-	6.0	4.2	-	-	53.8	46.6	13.0	19.1	3.4	3.2	1940–1949		33
c)	15.4[c]	8.9	15.3	-	-	15.4	19.1	5.3	3.3	22.4	22.9	1950–1959		34
	-	11.9	18.8	-	-	15.4	20.9	6.5	9.9	39.7	46.2	1960 <		35
c)	84.6[c]	8.5	2.7	-	-	-	-	-	-	6.9	6.0	(2)		36
	-	1.8	1.7	1.2	1.3	-	-	12.6[d]	10.8[d]	1.6	0.9	< 1900	Буксиры Remorqueurs	37
	-	6.7	6.0	4.5	4.0	11.1	6.4	18.7[d]	19.5[d]	0.8	0.9	1900–1909		38
	-	11.7	9.4	4.9	4.2	5.6	5.1	11.7[d]	12.8[d]	5.3	9.2	1910–1919		39
d)	0.4[d]	19.6	17.2	1.6	2.6	27.8	23.2	17.0[d]	18.6[d]	4.0	2.2	1920–1929		40
	-	15.6	12.0	5.8	5.0	16.7	20.2	17.4[d]	13.6[d]	5.7	4.0	1930–1939		41
d)	5.1[d]	14.7	16.4	12.7	16.6	22.2	34.6	13.2[d]	14.4[d]	14.2	13.7	1940–1949		42
d)	17.1[d]	16.9	19.6	7.8	7.5	11.1	4.5	8.1[d]	8.9[d]	23.1	13.9	1950–1959		43
d)	14.7[d]	8.1	15.6	58.6	57.1	5.5	1.0	1.3[d]	1.4[d]	24.4	42.2	1960 <		44
d)	62.7[d]	4.9	2.1	2.9	1.7	-	-	-	-	10.9	7.0	(2)		45

(1) Remorqueurs: (B) se réfère à la puissance (cv).
(2) Inconnue.

(a) Position at end of 1967.
(b) Self-propelled barges and self-propelled tankers are included under a single item.
(c) Excluding pushed craft.
(d) Excluding pushed craft.

(a) Situation à la fin de 1967.
(b) Les automoteurs et les automoteurs-citernes sont compris sous la même rubrique.
(c) Non compris les barges.
(d) Non compris les pousseurs.

(a) По состоянию к концу 1967 года.
(b) Самоходные суда и самоходные наливные суда включаются в одну статью.
(c) За исключением толкаемых судов.
(d) За исключением толкачей.

(1) Буксиры: (B) относящиеся к мощности (л.с.).
(2) Неизвестен.

Inland waterways

21. Freight transport exclusively by inland waterways

			AUSTRIA [a] АВСТРИЯ [a] AUTRICHE [a]			BELGIUM БЕЛЬГИЯ BELGIQUE			CZECHOSLOVAKIA [b] ЧЕХОСЛОВАКИЯ [b] TCHECOSLOVAQUIE [b]		
			1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	Goods loaded — Total	1 000 ←	1 584	1 605	1 904	38 934	48 110	49 825	2 984	2 989	3 038
2	of which : left the country	1 000 ←	1 074	1 094	1 342	16 156	20 999	22 657	806	1 177	1 359
3	Goods unloaded — Total	1 000 —	3 949	4 415	5 860	45 376	59 712	64 813	3 242	2 959	2 935
4	of which : entered the country	1 000 —	3 440	3 903	5 298	22 599	32 601	37 644	1 064	1 147	1 256
5	Goods in transit	1 000 —	769	915	865	3 268	4 621	4 861	-	-	-
6	Goods carried — Total	1 000 t	5 793	6 423	8 067	64 801	85 332	93 331	4 048	4 136	4 295
7		Index	100	...	...	100	132	144	100	102	106
8	Ton-kilometres — Total	Million	995	1 077	1 285	4 779	5 688	6 651	...	2 185	2 317
9	of which : in transit	Million	270	321	304	423	574	594	...	-	-
10	Average length of haul per ton	km	172	168	159	74	67	71	...	528	539

			HUNGARY ВЕНГРИЯ HONGRIE			ITALY ИТАЛИЯ ITALIE			LUXEMBOURG ЛЮКСЕМБУРГ LUXEMBOURG		
			1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	Goods loaded — Total	1 000 ←	5 719 [d]	8 468 [d]	8 517 [d]	...	...	...	-	563	561
2	of which : left the country	1 000 ←	433 [e]	795 [e]	582 [e]	...	...	...	-	563	561
3	Goods unloaded — Total	1 000 —	6 273 [d]	8 781 [d]	8 756 [d]	...	...	...	-	380	570
4	of which : entered the country	1 000 —	874 [e]	900 [e]	813 [e]	...	...	...	-	380	570
5	Goods in transit	1 000 —	4 031	4 242	5 162	...	...	...	-	3 887	4 967
6	Goods carried — Total	1 000 t	...	...	2 786 [e]	3 209	3 687	4 388	-	4 830	6 098
7		Index	...	...	...	100	115	137	-	...	...
8	Ton-kilometres — Total	Million	1 378 [e]	2 300 [e]	1 503 [e]	...	...	...	-	...	...
9	of which : in transit	Million	...	...	...	...	...	...	-	...	...
10	Average length of haul per ton	km	...	...	540 [e]	...	...	...	-	...	...

			ROMANIA [f] РУМЫНИЯ [f] ROUMANIE [f]			SWITZERLAND ШВЕЙЦАРИЯ SUISSE			USSR [g][h] СССР [g][h] URSS [g][h]		
			1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	Goods loaded — Total	1 000 ←	...	...	...	323	342	321	...	...	...
2	of which : left the country	1 000 ←	...	...	...	321	342	320	...	...	...
3	Goods unloaded — Total	1 000 —	...	...	...	7 960	7 599	7 515	...	...	...
4	of which : entered the country	1 000 —	...	...	...	7 960	7 595	7 515	...	...	...
5	Goods in transit	1 000 —	...	...	...	186	280	284	...	...	...
6	Goods carried — Total	1 000 t	2 652	3 580	...	8 469	8 218	8 120	239 500	301 800	322 500
7		Index	100	135	...	100	97	96	100	126	135
8	Ton-kilometres — Total	Million	1 129	1 156	...	36.7	37.8	39.1	114 500	143 900	155 400
9	of which : in transit	Million	...	...	...	1.3	2.0	2.0	...	...	...
10	Average length of haul per ton	km	426	323	...	4.3	4.5	4.8	478	477	482

			UNITED KINGDOM СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО ROYAUME-UNI			WESTERN GERMANY ЗАПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ ALLEMAGNE OCCIDENTALE			YUGOSLAVIA ЮГОСЛАВИЯ YOUGOSLAVIE		
			1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	Goods loaded — Total	1 000 ←	9 258	7 221	7 433	115 693	142 445	152 849	5 950	8 956	11 052
2	of which : left the country	1 000 ←	-	-	-	30 698	47 869	52 772	784	1 106	1 308
3	Goods unloaded — Total	1 000 —	9 258	7 221	7 433	130 122	156 664	169 872	6 085	9 408	11 855
4	of which : entered the country	1 000 —	-	-	-	45 127	62 089	69 795	891	1 475	2 111
5	Goods in transit	1 000 —	-	-	-	6 506	9 905	10 683	3 964	4 996	5 451
6	Goods carried — Total	1 000 t	9 258	7 221	7 433	167 326	214 439	233 328	10 805	15 427	18 614
7		Index	100	78	80	100	128	139	100	143	172
8	Ton-kilometres — Total	Million	242	158	153	39 513	45 785	47 932	3 518	4 690	5 318
9	of which : in transit	Million	-	-	-	4 086	5 681	6 062	...	2 936	3 190
10	Average length of haul per ton	km	26	22	21	236	214	205	326	304	286

For notes see page 100.

Voir renvois à la page 100.

Voies navigables intérieures Внутренние водные пути

21. Transport de marchandises par voie navigable intérieure uniquement

21. Грузовые перевозки только по внутренним водным путям

RN GERMANY (c) ALLEMAGNE ORIENTALE (c) ВОСТОЧНАЯ ГЕРМАНИЯ (c)			FRANCE ФРАНЦИЯ		FRANCE					
963	1967	1968	1963	1967	1968					
9 887	12 511	11 885	60 972	79 423	82 857	1	Marchand. chargées — Total	1 000 t	Погруженные грузы — Всего	1000 т
1 347	3 063	2 824	9 115	18 284	20 601	2	dont : sorties du pays		в том числе: вывезенные из страны	
9 631	10 580	10 257	60 066	72 382	74 195	3	Marchand. décharg. — Total		Выгруженные грузы — Всего	
1 091	1 132	1 196	8 209	11 243	11 939	4	dont : entrées dans le pays		в том числе: ввезенные в страну	
8	40	61	7 657	6 970	6 956	5	Marchandises en transit		Грузы сквозным транзитом	
0 986	13 683	13 142	76 838	97 636	101 752	6	Marchandises transportées — Total	1 000 t	Перевезенные грузы — Всего	1000 т
100	125	120	100	127	132	7		Indice		Индекс
2 003	2 576	2 443	11 358	12 965	13 235	8	Tonnes-km — Total	Million	Тонно-километры — Всего	Миллионы
...	...	...	1 396	1 272	1 268	9	dont : en transit		в том числе: сквозным транзит.	
182	188	186	148	133	130	10	Parcours moyen d'une tonne	km	Средн. расст. перевозки одной тонны	км

ERLANDS PAYS-BAS НИДЕРЛАНДЫ			POLAND ПОЛЬША		POLOGNE					
963	1967	1968	1963	1967	1968					
9 577	156 893 r	168 239	3 193	6 206	6 434	1	Marchand. chargées — Total	1 000 t	Погруженные грузы — Всего	1000 т
8 858	64 239	73 439	118	141	187	2	dont : sorties du pays		в том числе: вывезенные из страны	
2 997	132 582 r	139 281	3 095	6 145	6 340	3	Marchand. décharg. — Total		Выгруженные грузы — Всего	
2 278	39 928	44 481	20	80	93	4	dont : entrées dans le pays		в том числе: ввезенные в страну	
9 588	27 369	29 497	116	206	247	5	Marchandises en transit		Грузы сквозным транзитом	
1 443	224 190 r	242 217	3 329	6 492	6 774	6	Marchandises transportées — Total	1 000 t	Перевезенные грузы — Всего	1000 т
100	148	160	100	195	203	7		Indice		Индекс
0 201	28 568 r	31 044	926	1 750	2 021	8	Tonnes-km — Total	Million	Тонно-километры — Всего	Миллионы
4 112	5 675	6 000	74	134	162	9	dont : en transit		в том числе: сквозным транзит	
133	128	128	278	270	298	10	Parcours moyen d'une tonne	km	Средн. расст. перевозки одной тонны	км

ORUSSIAN S.S.R. (g)(h) R.S.S. de BIELORUSSIE (g)(h) БЕЛОРУССКАЯ ССР (g)(h)			UKRAINIAN S.S.R. (g)(h) R.S.S. d'UKRAINE (g)(h) УКРАИНСКАЯ ССР (g)(h)							
963	1967	1968	1963	1967	1968					
...	...	...	...	...	...	1	Marchand. chargées — Total	1 000 t	Погруженные грузы — Всего	1000 т
...	...	...	...	...	...	2	dont : sorties du pays		в том числе: вывезенные из страны	
...	...	...	...	...	...	3	Marchand. décharg. — Total		Выгруженные грузы — Всего	
...	...	...	...	...	...	4	dont : entrées dans le pays		в том числе: ввезенные в страну	
...	...	...	...	...	...	5	Marchandises en transit		Грузы сквозным транзитом	
2 607	4 257	4 526	14 160	21 131	23 535	6	Marchandises transportées — Total	1 000 t	Перевезенные грузы — Всего	1000 т
100	163	174	100	149	166	7		Indice		Индекс
948	1 197	1 245	3 619	4 699	5 271	8	Tonnes-km. — Total	Million	Тонно-километры — Всего	Миллионы
...	...	...	...	...	...	9	dont : en transit		в том числе: сквозным транзит.	
364	281	275	256	222	224	10	Parcours moyen d'une tonne	km	Средн. расст. перевозки одной тонны	км

ED STATES (i) ÉTATS-UNIS (i) СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ (i)										
963	1967	1968	1963	1967	1968					
...	...	...				1	Marchand. chargées — Total	1 000 t	Погруженные грузы — Всего	1000 т
...	...	...				2	dont : sorties du pays		в том числе: вывезенные из страны	
...	...	...				3	Marchand. décharg. — Total		Выгруженные грузы — Всего	
...	...	...				4	dont : entrées dans le pays		в том числе: ввезенные в страну	
...	...	...				5	Marchandises en transit		Грузы сквозным транзитом	
...	...	...				6	Marchandises transportées — Total	1 000 t	Перевезенные грузы — Всего	1000 т
...	...	...				7		Indice		Индекс
1 885	381 100	...				8	Tonnes-km — Total	Million	Тонно-километры — Всего	Миллионы
...	...	...				9	dont : en transit		в том числе: сквозным транзит.	
...	...	...				10	Parcours moyen d'une tonne	km	Средн. расст. перевозки одной тонны	км

Примечания на стр. 100.

NOTES TO TABLE 21

(a) Data for 1967 and 1968 relate to transport by the Austrian shipping undertakings at home and abroad.

(b) Transport by Czech shipping undertakings for Oder-Elbe and the Danube, at home and abroad.

(c) Transport by east German shipping undertakings and by craft of other countries or territories chartered by the East German Shipping Administration (VEB Deutsche Binnenreederei).

(d) All ships; in Danube ports only.

(e) Transport by Hungarian shipping undertakings at home and abroad.

(f) Transport by Romanian shipping undertakings at home and abroad.

(g) Data relating to the Ukrainian and Byelorussian SSR are included in those for the USSR.

(h) Including transport of timber which amounted to 73.8 million tons and 29 800 million ton-km in 1963 and 70.2 million tons in 1967 in the USSR.

(i) Including transport on the Great Lakes which amounted to 149 000 million ton-km in 1967.

NOTES DU TABLEAU 21

(a) Les données pour 1967 et 1968 se rapportent aux transports effectués par les entreprises autrichiennes de navigation à l'intérieur du pays et à l'étranger.

(b) Transports effectués par les entreprises tchèques de navigation sur l'Oder-Elbe et sur le Danube, à l'intérieur du pays et à l'étranger.

(c) Transports effectués par les entreprises de navigation de l'Allemagne orientale et par des bateaux d'autres pays ou territoires affrétés par l'Administration de navigation de l'Allemagne orientale (VEB Deutsche Binnenreederei).

(d) Tous les bateaux; seulement les ports du Danube.

(e) Transports par les entreprises hongroises de navigation à l'intérieur du pays et à l'étranger.

(f) Transports par les entreprises roumaines de navigation à l'intérieur du pays et à l'étranger.

(g) Les données relatives aux RSS de la Biélorussie et de l'Ukraine sont comprises dans celles de l'URSS.

(h) Y compris le flottage du bois, qui était de 73,8 millions de tonnes et de 29 800 millions de tonnes-km en 1963 et de 70,2 millions de tonnes en 1967 en URSS.

(i) Y compris les transports sur les Grands Lacs, soit 149 000 millions tonnes-km en 1967.

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ 21

(a) Данные за 1967 и 1968 годы относятся к перевозкам австрийских судоходных предприятий в стране и заграницей.

(b) Перевозки осуществляемые чехословацкими судоходными предприятиями по Одре-Эльбе и Дунаю, в стране и заграницей.

(c) Перевозки, осуществляемые восточногерманскими судоходными предприятиями и судами других стран и территорий, зафрахтованными восточногерманской администрацией внутреннего судоходства (VEB Deutsche Binnenreederei).

(d) Все суда; только дунайские порты.

(e) Перевозки осуществляемые венгерскими судоходными предприятиями в стране и заграницей.

(f) Перевозки осуществляемые румынскими предприятиями в стране и заграницей.

(g) Данные по Белорусской и Украинской ССР включены в данные по СССР.

(h) Включая лесосплав, который составил в СССР 73,8 млн. тонн и 29 800 млн. тонно-километров в 1963 году, и 70,2 млн. тонн в 1967 году.

(i) Включая перевозки по Великим озерам, которые составили 149 000 тонно-километров в 1967 году.

Inland waterways
Voies navigables intérieures
Внутренние водные пути

22. Internal freight transport by ranges of distance [a]
22. Transports internes de marchandises par paliers de distance [a]
22. Внутренние грузовые перевозки по расстоянию [a]

Country / Pays / Страна	Ranges of distance / Paliers de distance km / Расстояния км	Unit / Unité / Единица	Tons / Tonnes / Тонны			Ton-kilometres / Tonnes-kilomètres / Тонно-километры		
			1963	1967	1968	1963	1967	1968
AUSTRIA AUTRICHE АВСТРИЯ	Total - Всего	10^6	0.5	0.5	0.6	65	78	100
	1 - 49	%	37.3	25.6	13.2	2.0	1.6	0.5
	50 - 149	%	6.5	12.1	6.5	6.5	13.0	4.7
	150 - 299	%	56.2	62.3	80.3	91.5	85.4	94.8
FRANCE FRANCE ФРАНЦИЯ	Total - Всего	10^6	51.9	61.1	62.3	7 778	8 297	8 229
	1 - 49	%	32.0	33.4	35.2	3.6	4.0	4.4
	50 - 149	%	29.8	31.3	29.8	19.7	23.5	22.9
	150 - 299	%	20.3	22.5	22.3	28.8	34.2	34.2
	300 - 499	%	15.0	10.4	10.5	35.8	27.5	28.7
	500 - 699	%	2.3	1.9	1.8	8.9	8.1	7.6
	700 <	%	0.6	0.5	0.4	3.2	2.7	2.2
NETHERLANDS PAYS-BAS НИДЕРЛАНДЫ	Total - Всего	10^6	60.7	92.7	...	5 805	8 404	...
	1 - 49	%	33.4	36.8	...	8.8	9.9	...
	50 - 149	%	43.6	44.1	...	39.2	45.1	...
	150 - 299	%	21.9	18.3	...	48.0	41.7	...
	300 <	%	1.1	0.8	...	4.0	3.3	...
POLAND POLOGNE ПОЛЬША	Total - Всего	10^6	3.2	6.3	6.5	926	1 750	1 833
	1 - 49	%	30.4	34.2	29.8	1.7	1.7	1.3
	50 - 149	%	20.2	23.7	27.7	5.9	6.4	7.6
	150 - 299	%	7.6	3.9	4.1	6.0	3.2	3.3
	300 - 499	%	13.0	8.4	7.0	20.7	12.3	10.2
	500 - 699	%	27.0	25.0	21.1	60.8	60.6	49.2
	700 <	%	1.8	4.8	10.3	4.9	15.8	28.4
WESTERN GERMANY ALLEMAGNE OCCIDENTALE ЗАПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ	Total - Всего	10^6	84.4	94.6	100.1	18 822	18 397	19 184
	1 - 49	%	14.7	16.3	16.5	1.3	1.8	1.9
	50 - 149	%	24.6	30.8	31.3	10.7	15.3	15.7
	150 - 299	%	28.4	29.3	29.4	28.9	32.7	33.0
	300 - 499	%	27.2	19.7	18.8	45.2	37.7	36.4
	500 - 699	%	4.3	3.1	3.2	10.9	8.9	9.6
	700 <	%	0.8	0.8	0.8	3.0	3.6	3.4
YUGOSLAVIA YOUGOSLAVIE ЮГОСЛАВИЯ	Total - Всего	10^6	5.2	10.5	13.2	...	1 754	2 128
	1 - 49	%	21.0	25.5	24.4	...	2.6	2.0
	50 - 149	%	46.0	38.8	39.4	...	18.1	18.8
	150 - 299	%	19.0	15.4	16.6	...	19.6	22.2
	300 - 499	%	8.0	20.3	12.4	...	59.7	29.5
	500 - 699	%	5.0		6.6	...		25.6
	700 <	%	1.0		0.6	...		1.9

(a) Internal transport in full craft loads only.

(a) Transports internes en bateaux complets seulement.

(a) Внутренние перевозки только в полной нагрузке судна.

International rivers
Fleuves internationaux
Международные реки

23. Freight transport on the Rhine
23. Transport de marchandises sur le Rhin
23. Грузовые перевозки по Рейну

	Item			1963	1967	1968	Rubrique			Статья		
				1 000 t — 1 000 T								
1	Total goods carried			187 759	248 006	267 948	Total de marchandises transportées			Все перевезенные грузы		
2	International transport	Goods carried — Total		88 213	127 688	142 648	Transport international	Marchandises transportées — Total		Международные перевозки	Перевезенные грузы — Всего	
3		Over the frontier between the Netherlands and Western Germany		66 612	98 075r	108 943		Ayant franchi la frontière entre les Pays-Bas et l'Allemagne occidentale			Через границу между Нидерландами и Западной Германией	
4		of which	Downstream	22 977	43 856r	47 931		dont	Vers l'aval		в том числе	Вниз по течению
5			Upstream	43 635	54 219r	61 012			Vers l'amont			Вверх по течению
6		Between Western Germany, France and Switzerland via the Rhine		9 126	14 191	15 780		Entre l'Allemagne occidentale, la France et la Suisse par le Rhin			Между Западной Германией, Францией и Швейцарией по Рейну	
7		Carried only on the Netherlands section of the Rhine		12 475	15 422r	17 925		N'ayant emprunté que le secteur néerlandais du Rhin			Только по нидерландскому участку Рейна	
8	Internal transport	Goods carried — Total		99 546	120 318	125 300	Transport interne	Marchandises transportées — Total		Внутренние перевозки	Перевезенные грузы — Всего	
9		Between Western German ports		57 046	56 718	60 700		Entre ports de l'Allemagne occidentale			Между портами Западной Германии	
10		Between Netherlands ports		42 500	63 600	64 600		Entre ports néerlandais			Между нидерландскими портами	
				Millions — Миллионы								
11	Total ton-kilometres			38 783	47 871	50 551	Total de tonnes-kilom.			Все тонно-километры		

International rivers
Fleuves internationaux
Международные реки

24. Freight transport on the Danube
24. Transport de marchandises sur le Danube
24. Грузовые перевозки по Дунаю

Country	Code Шифр	1963	1967	1968	Pays — Страна
		1 000 t — 1000 т			
AUSTRIA	A	509	512	562	AUTRICHE АВСТРИЯ
	B	1 074	1 094	1 342	
BULGARIA	A	1 349	3 387	3 984	BULGARIE БОЛГАРИЯ
	B	413	562	905	
CZECHOSLOVAKIA	A	695	1 684	1 737	TCHECOSLOVAQUIE ЧЕХОСЛОВАКИЯ
	B	902	1 228	1 317	
HUNGARY	A	5 185	7 394	7 425	HONGRIE ВЕНГРИЯ
	B	535	1 074	1 091	
ROMANIA	A	2 210	4 298	4 366	ROUMANIE РУМЫНИЯ
	B	1 929	2 433	2 701	
USSR	A	2 640	3 952	4 093	URSS СССР
	B	4 630	7 546	7 969	
WESTERN GERMANY	A	365	748	867	ALLEMAGNE OCCIDENTALE ЗАПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ
	B	1 131	1 087	1 576	
YUGOSLAVIA	A	3 684	5 049	6 439	YOUGOSLAVIE ЮГОСЛАВИЯ
	B	784	1 106	1 308	
Total	A	16 637	27 024	29 473	Ensemble Всего
	B	11 398	16 130	18 209	
Goods entered by sea		771	1 321	1 368	Marchandises entrées par mer Грузы ввезенные по морю
Total transport		28 806	44 475	49 050	Ensemble des transports Все перевозки
Index		100	154	170	Indice Индекс

Explanation of code :

A = Internal transport; goods carried between the ports of the country.

B = International transport; goods which have been loaded in the country and have left it with a destination in another country, whether Danubian or not.

Explication du code :

A = Transport interne; marchandises transportées entre les ports du pays.

B = Transport international; marchandises chargées dans le pays et sorties du pays à destination d'un autre pays danubien ou non danubien.

Объяснение шифра:

А = Внутренние перевозки; грузы, перевезенные между портами страны.

В = Международные перевозки; грузы загруженные в стране и вывезенные из страны и направленные в другие придунайские и непридунайские страны.

International rivers
Fleuves internationaux
Международные реки

25. International freight transport on the Danube [a]
25. Transport international de marchandises sur le Danube [a]
25. Международные грузовые перевозки по Дунаю [a]

Unit of measurement: 1000 t — Unité: 1000 t — Единица: 1000 т

Country of origin / Pays de provenance / Страна происхождения		Country of destination / Pays de destination / Страна назначения	Austria / Autriche / Австрия	Bulgaria / Bulgarie / Болгария	Czechoslovakia / Tchécoslovaquie / Чехословакия	Hungary / Hongrie / Венгрия	Romania / Roumanie / Румыния	USSR / URSS / СССР	Western Germany / Allemagne occidentale / Западная Германия	Yugoslavia / Yougoslavie / Югославия	Other countries / Autres pays / Другие страны	Total exports / Total des exportations / Весь экспорт
Austria / Autriche / Австрия	1963		-	6	95	223	1	32	627	68	22	1 074
	1967		-	63	-	160	55	131	551	90	-	1 050
	1968		-	41	-	169	67	153	716	111	-	1 257
Bulgaria / Bulgarie / Болгария	1963		23	-	34	64	34	245	7	6	-	413
	1967		40	-	13	1	-	423	21	18	13	529
	1968		250	-	39	5	4	554	41	27	8	928
Czechoslovakia / Tchécoslovaquie / Чехословакия	1963		240	246	-	103	205	38	3	67	-	902
	1967		432	207	-	78	120	82	41	15	12	987
	1968		623	175	-	85	112	95	41	51	-	1 182
Hungary / Hongrie / Венгрия	1963		147	40	1	-	5	44	237	5	55	534
	1967		478	221	1	-	13	94	289	7	8	1 112
	1968		611	52	-	-	18	118	300	30	5	1 134
Romania / Roumanie / Румыния	1963		169	372	305	44	-	152	56	280	551	1 929
	1967		121	253	453	46	-	21	122	99	1 176	2 291
	1968		254	334	461	71	-	-	114	334	1 773	3 341
USSR / URSS / СССР	1963		1 431	871	680	567	314	-	-	502	265	4 630
	1967		1 417	2 827	461	1 044	3	-	7	1 117	526	7 402
	1968		1 748	2 907	527	887	9	-	29	1 495	532	8 134
Western Germany / Allemagne occidentale / Западная Германия	1963		1 015	7	-	78	3	8	-	20	-	1 131
	1967		800	14	-	46	8	-	-	129	-	997
	1968		1 358	17	-	49	9	-	-	63	-	1 496
Yugoslavia / Yougoslavie / Югославия	1963		352	-	19	6	3	103	301	-	-	784
	1967		615	241	1	1	75	153	367	-	3	1 457
	1968		454	320	75	56	85	173	383	-	-	1 546
Other countries / Autres pays / Другие страны	1963		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	1967		-	60	15	9	674	430	-	-	-	1 188
	1968		-	42	-	9	990	384	-	-	-	1 425
Total imports / Total des importations / Весь импорт	1963		3 376	1 542	1 134	1 085	565	622	1 230	949	894	11 397
	1967		3 903	3 886 r	944 r	1 385 r	948 r	1 334 r	1 398	1 475	1 738 r	17 011 r
	1968		5 298	3 888	1 102	1 331	1 294	1 477	1 624	2 111	2 318	20 443

(a) For 1963 data are based on information from countries of origin, for 1967 and 1968 from countries of destination.

(a) Les données pour 1963 sont basées sur les informations fournies par les pays de provenance; celles pour 1967 et 1968 sur les informations par les pays de destination.

(a) Данные за 1963 год основываются на информации, полученной от страны происхождения, а данные за 1967 и 1968 годы от страны назначения.

ea ports
orts maritimes
орские порты

26. Goods loaded and unloaded at sea ports [a]
26. Marchandises chargées et déchargées dans les ports maritimes [a]
26. Грузы, погруженные и выгруженные в морских портах [a]

Country — Pays — Страна	Code Шифр	1963	1967	1968	1967	1968
		10^6 t — 10^6 т			1963 = 100	
LGIUM - BELGIQUE - БЕЛЬГИЯ	A	16.9	21.9	26.0	129	154
	B	34.7	45.5	54.1	131	156
	C	51.6	67.4	80.1	131	155
LGARIA - BULGARIE - БОЛГАРИЯ	A	1.2	2.5	1.9	214	168
	B	3.9	8.8	10.4	225	266
	C	5.1	11.3	12.4	223	244
YPRUS - CHYPRE - КИПР	A	1.4	1.5	1.5	104	110
	B	0.9	1.0	1.0	108	109
	C	2.3	2.5	2.6	106	110
ENMARK - DANEMARK - ДАНИЯ (b)	A	4.6	5.0	5.3	109	116
	B	20.2	24.6	25.8	122	127
	C	24.8	29.6	31.1	119	125
ASTERN GERMANY - ALLEMAGNE ORIENTALE ОСТОЧНАЯ ГЕРМАНИЯ	A	1.8	3.0	3.2	164	172
	B	5.7	7.1	6.4	124	112
	C	7.5	10.1	9.6	134	127
NLAND - FINLANDE - ФИНЛЯНДИЯ	A	10.0	9.9	10.8	98	107
	B	10.1	13.9	16.0	138	159
	C	20.1	23.7	26.7	118	133
RANCE - FRANCE - ФРАНЦИЯ	A	18.0	22.4	24.2	124	134
	B	81.4	122.2	126.7	150	156
	C	99.4	144.6	150.9	145	152
REECE - GRÈCE - ГРЕЦИЯ	A	2.3	3.5	3.9	157	172
	B	7.5	9.9	10.5	132	141
	C	9.8	13.4	14.4	138	148
CELAND - ISLANDE - ИСЛАНДИЯ	A	0.4	0.4	...	94	...
	B	0.7	0.9	...	118	...
	C	1.1	1.2	...	110	...
TALY - ITALIE - ИТАЛИЯ	A	13.3	29.7[r]	31.6	223	238
	B	90.8	144.6[r]	169.1	159	186
	C	104.2	174.3[r]	200.7	167	193
MALTA - MALTE - МАЛЬТА	A	0.04	0.07	0.06	160	155
	B	0.61	0.77	0.93	126	152
	C	0.65	0.83	0.99	128	152
NETHERLANDS - PAYS-BAS - НИДЕРЛАНДЫ (c)	A	27.3	37.6	40.5	138	148
	B	103.1	132.3	151.5	128	147
	C	130.5	169.9	192.0	130	147
NORWAY - NORVÈGE - НОРВЕГИЯ (d)	A	22.3	29.6	36.0	133	162
	B	11.8	15.1[r]	17.1	128	145
	C	34.1	44.8[r]	53.2	131	156
POLAND - POLOGNE - ПОЛЬША (c)(e)	A	12.4	17.9	21.7	144	174
	B	10.4	9.7	10.2	93	98
	C	22.8	27.6	31.8	121	140
PORTUGAL - PORTUGAL - ПОРТУГАЛИЯ (f)(g)	A	2.6	2.8	...	107	...
	B	4.7	5.6	...	120	...
	C	7.3	8.4	...	115	...
SPAIN - ESPAGNE - ИСПАНИЯ (f)	A	8.8	10.2	14.7	116	168
	B	25.9	39.6	45.4	153	175
	C	34.7	49.8	60.1	144	173

or notes and code see end of table. Voir renvois et code à la fin du tableau. См. примечания и шифр в конце таблицы.

Sea ports
Ports maritimes
Морские порты

26. Goods loaded and unloaded at sea ports [a]
26. Marchandises chargées et déchargées dans les ports maritimes [a]
26. Грузы, погруженные и выгруженные в морских портах [a]

Country — Pays — Страна	Code Шифр	1963	1967	1968	1967	1968
		10^6 t — 10^6 т			1963 = 100	
SWEDEN - SUEDE - ШВЕЦИЯ	A	18.4	23.6	27.3	128	148
	B	27.6	36.5	42.0	132	152
	C	46.0	60.0	69.3	130	151
TURKEY - TURQUIE - ТУРЦИЯ (h)	A	2.1	2.4	2.6	114	123
	B	5.2	7.1	7.1	137	136
	C	7.4	9.6	9.7	130	132
UNITED KINGDOM - ROYAUME-UNI - СОЕД. КОРОЛЕВСТВО (i)	A	39.1	35.2	41.1	90	105
	B	137.2	167.5	177.8	122	130
	C	176.3	202.7	218.9	115	124
WESTERN GERMANY - ALLEMAGNE OCC. - ЗАП. ГЕРМАНИЯ (c)	A	17.4	22.7	24.1	131	139
	B	69.8	80.8	87.5	116	125
	C	87.2	103.6	111.6	119	128
YUGOSLAVIA - YOUGOSLAVIE - ЮГОСЛАВИЯ	A	2.9	4.2	4.2	148	146
	B	7.1	7.9	8.6	112	122
	C	9.9	12.2	12.8	122	129

Explanation of code :

A = Goods loaded.
B = Goods unloaded.
C = A + B.

(a) Excluding coastwise transport.

(b) Excluding traffic with Faeroe Islands and Greenland. Excluding international ferry traffic.

(c) Including transshipments.

(d) Excluding transit transport (other than Swedish iron ore, 21 491 000 tons loaded in Narvik in 1968), packing and re-exports.

(e) Including bunkers.

(f) Including traffic with overseas provinces.

(g) Including floating appliances and passengers' luggage.

(h) Excluding timber and livestock.

(i) Estimates. Including goods imported and exported other than by sea.

Explication du code :

A = Marchandises chargées.
B = Marchandises déchargées.
C = A + B.

(a) Non compris le cabotage.

(b) Non compris le trafic avec les îles Faeroe et le Groenland. Non compris le trafic international par ferry.

(c) Y compris les transbordements.

(d) Non compris les transports en transit (sauf le minerai de fer suédois, 21 491 000 tonnes chargées à Narvik en 1968), emballage et réexportations.

(e) Y compris la soute.

(f) Y compris le trafic avec les provinces d'outre-mer.

(g) Y compris les engins flottants et les bagages des voyageurs.

(h) Non compris le bois et le bétail.

(i) Estimations. Y compris importations et exportations autrement que par mer.

Объяснение шифра:

A = Погруженные грузы.
B = Выгруженные грузы.
C = A + B.

(a) За исключением каботажа.

(b) За исключением перевозок между Фарерскими островами и Гренландией. Исключая международные паромные перевозки.

(c) Включая перегрузку.

(d) За исключением транспортных перевозок (кроме шведской железной руды: 21 491 000 т погруженных в Нарвике в 1968 г.), упаковки и реэкспорта.

(e) Включая бункера.

(f) Включая перевозки в заморские провинции.

(g) Включая плавучие средства и багаж пассажиров.

(h) За исключением лесоматериала и скота.

(i) Оценочные данные. Включая грузы, импортируемые и экспортируемые иным путем, кроме морского.

Combined transport

27. Number of containers owned or approved by railway administrations [a]

Transports combinés

27. Nombre de containers appartenant aux administrations ferroviaires ou agréées par celles-ci [a]

Смешанные перевозки

27. Число контейнеров, принадлежащих управлениям железных дорог или допускаемых ими к перевозке [a]

Code Шифр	Very large and large containers — Grands et très grands containers Очень большие и большие контейнеры						Small containers Petits containers Маленькие контейнеры		
	Total — Всего			of which: fitted for special conveyance dont: à porteur aménagé В том числе: со специальными приспособлениями для их перемещения					
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
			AUSTRIA		AUTRICHE		АВСТРИЯ		
A	3	11	8	-	-	-	3 847	4 168	4 169
B	-	-	-	-	-	-	3 847	4 168	4 169
C	3	11	8	-	-	-	-	-	-
			BELGIUM		BELGIQUE		БЕЛЬГИЯ		
A	4 108	3 756	3 200	1 584	1 146	1 024	2 011	2 097	2 055
B	1 584	1 146	1 024	1 584	1 146	1 024	1 960	2 067	2 039
C	2 524	2 610	2 176	-	-	-	51	30	16
			DENMARK		DANEMARK		ДАНИЯ		
A	-	-	-	-	-	-	2 383	2 758	2 794
B	-	-	-	-	-	-	2 379	2 758	2 794
C	-	-	-	-	-	-	4	-	-
			FINLAND		FINLANDE		ФИНЛЯНДИЯ		
A	180	570	642	-	-	-	510	592	592
B	30	420	492	-	-	-	510	592	592
C	150	150	150	-	-	-	-	-	-
			FRANCE		FRANCE		ФРАНЦИЯ		
A	63 200	118 340	128 670	-	-	-	23 800	22 820	22 790
B	16 000	18 480	18 240	-	-	-	8 900	8 830	8 820
C	47 200	99 860	110 430	-	-	-	14 900	13 990	13 970
			GREECE		GRÈCE		ГРЕЦИЯ		
A	22	252	...	-	-	...	-	-	...
B	22	252	...	-	-	...	-	-	...
C	-	-	...	-	-	...	-	-	...
			ITALY		ITALIE		ИТАЛИЯ		
A	2 767	2 288	3 494	-	-	-	5 555	7 170	7 303
B	117	117	117	-	-	-	1 655	1 654	1 653
C	2 650	2 171	3 377	-	-	-	3 900	5 516	5 650
			LUXEMBOURG		LUXEMBOURG		ЛЮКСЕМБУРГ		
A	-	-	...	-	-	...	77	112	...
B	-	-	...	-	-	...	77	112	...
C	-	-	...	-	-	...	-	-	...
			NETHERLANDS		PAYS-BAS		НИДЕРЛАНДЫ		
A	2 071	1 372	1 497	1 640	70	70	398	337	325
B	1 640	696	621	1 640	70	70	398	337	325
C	431	676	876	-	-	-	-	-	-

For notes and code see end of table. Voir renvois et code à la fin du tableau. См. примечания и шифр в конце таблицы.

Combined transport — 27. Number of containers owned or approved by railway administrations [a]

Transports combinés — 27. Nombre de containers appartenant aux administrations ferroviaires ou agréées par celles-ci [a]

Смешанные перевозки — 27. Число контейнеров, принадлежащих управлениям железных дорог или допускаемых ими к перевозке [a]

Code Шифр	Very large and large containers — Grands et très grands containers — Очень большие и большие контейнеры: Total — Всего			of which: fitted for special conveyance — dont: à porteur aménagé — В том числе: со специальными приспособлениями для их перемещения			Small containers — Petits containers — Маленькие контейнеры		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
			NORWAY — NORVÈGE — НОРВЕГИЯ						
A	8	8	77	-	-	69	1 021	1 549	1 552
B	8	8	18	-	-	10	1 000	1 153	1 153
C	-	-	59	-	-	59	21	396	399
			POLAND — POLOGNE — ПОЛЬША						
A	2 269	2 840	2 400	-	-	-	16 423	16 959	18 500
B	2 269	2 840	2 400	-	-	-	16 423	16 959	18 500
C	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			PORTUGAL — PORTUGAL — ПОРТУГАЛИЯ						
A	-	-	...	-	-	...	890	...	2 703
B	-	-	...	-	-	...	890	...	12
C	-	-	...	-	-	...	-	2 138	2 691
			SPAIN — ESPAGNE — ИСПАНИЯ						
A	584	1 988	2 005	-	96	96	-	1 374 [b]	1 371 [b]
B	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C	584	1 988	2 005	-	96	96	-	1 374 [b]	1 371 [b]
			SWEDEN — SUÈDE — ШВЕЦИЯ						
A	711	1 212	1 272	711	1 212	1 272	10 286	10 565	10 561
B	711	689	749	711	689	749	9 516	9 782	9 778
C	-	523	523	-	523	523	770	783	783
			SWITZERLAND — SUISSE — ШВЕЙЦАРИЯ						
A	1 095	1 195 [r]	1 134	451	550	504	6 687	7 566	7 668
B	706	657 [r]	587	449	548	502	3 745	4 387	4 562
C	389	538	547	2	2	2	2 942	3 179	3 106
			UNITED KINGDOM — ROYAUME-UNI — СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО						
A	...	...	...	...	...	...	...	...	...
B	41 436 [c]	31 038 [c]	28 470 [c]	...	...	...	...	...	...
C	...	...	...	...	...	...	...	...	...
			WESTERN GERMANY — ALLEMAGNE OCCIDENTALE — ЗАПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ						
A	24 103	33 610	32 569	24 019	26 971	27 487	101 164	113 128	113 177
B	22 684	25 375	24 294	22 644	23 556	24 294	98 738	109 571	109 210
C	1 419	8 235	8 275	1 375	3 415	3 193	2 426	3 557	3 967

Explanation of code :

A = Total.
B = Railway-owned containers.
C = Privately owned containers approved by railway administrations.

(a) Data refer to the main-line system in each country (see table 6).
(b) Including containers of less than $1 m^3$.
(c) Including small containers.

Explication du code :

A = Ensemble.
B = Containers appartenant aux administrations ferroviaires.
C = Containers appartenant à des particuliers et agréés par les administrations ferroviaires.

(a) Les données se réfèrent au réseau principal de chaque pays (voir tableau 6).
(b) Y compris les containers inférieures à $1 m^3$.
(c) Y compris les petits containers.

Объяснение кифра:

A = Всего.
B = Контейнеры, принадлежащие управлениям железных дорог.
C = Контейнеры, принадлежащие частным лицам и допускаемые к перевозке железными дорогами.

(a) Данные относятся к главной сети каждой страны (см. таблицу 6).
(b) Включая контейнеры менее $1 м^3$.
(c) Включая маленькие контейнеры.

Combined transport — **28. Container traffic and transport by rail in containers** [a]

Transports combinés — **28. Mouvement de containers et transport en containers par chemin de fer** [a]

Смешанные перевозки — **28. Движение контейнеров и железнодорожные перевозки в контейнерах** [a]

Code Шифр	Containers — Контейнеры								
	Total — Всего			Very large and large Grands et très grands Очень большие и большие			Small — Petits — Маленькие		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
			AUSTRIA — AUTRICHE — АВСТРИЯ						
A	114 853	91 821	83 899	128	38	-	114 725	91 783	83 899
B	47.3	40.0	37.2	1.0	0.3	-	46.3	39.7	37.2
			BELGIUM — BELGIQUE — БЕЛЬГИЯ						
A	77 457	65 163	89 197	41 829	21 201	...	35 628	43 962	...
B	220.0	131.3	353.5	204.4	111.5	...	15.6	19.8	...
			CZECHOSLOVAKIA — TCHECOSLOVAQUIE — ЧЕХОСЛОВАКИЯ						
A	...	...	...	...	...	...	...	...	...
B	...	567.8	564.0	...	14.8	14.1	...	553.0	549.9
			DENMARK — DANEMARK — ДАНИЯ						
A	66 929	72 747	67 164	...	...	...	...	...	...
B	...	...	...	...	...	...	...	...	...
			FINLAND — FINLANDE — ФИНЛЯНДИЯ						
A	...	...	...	...	...	23 500	...	...	...
B	...	...	...	...	...	82.3	...	...	...
			FRANCE — FRANCE — ФРАНЦИЯ						
A	482 300	...	...	...	...	...	...	...	...
B	2 552.0	2 193.3	2 002.0	...	...	...	...	...	...
			HUNGARY — HONGRIE — ВЕНГРИЯ						
A	261 251	332 723	325 701	683	-	-	260 568	332 723	325 701
B	150.8	179.1	167.4	0.6	-	-	150.1	332.7	167.4
			ITALY [b] — ITALIE [b] — ИТАЛИЯ [b]						
A	12 642	7 618	6 214	-	-	-	12 642	7 618	6 214
B	3.3	2.3	1.9	-	-	-	3.3	2.3	1.9
			LUXEMBOURG — LUXEMBOURG — ЛЮКСЕМБУРГ						
A	...	960	...	...	-	...	...	960	...
B	...	0.6	...	...	-	...	...	0.6	...
			NORWAY — NORVÈGE — НОРВЕГИЯ						
A	...	21 594	19 951	...	72	68	...	21 522	19 883
B	...	8.8	8.2	...	0.2	0.2	...	8.6	8.0

For notes and code see next page. Voir renvois et code à la page suivante. См. примечания и шифр на следующей стр.

Combined transport — 28. Container traffic and transport by rail in containers [a]

Transports combinés — 28. Mouvement de containers et transport en containers par chemin de fer [a]

Смешанные перевозки — 28. Движение контейнеров и железнодорожные перевозки в контейнерах [a]

Code Шифр	Containers — Контейнеры								
	Total — Всего			Very large and large Grands et très grands Очень большие и большие			Small — Petits — Маленькие		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
			POLAND		POLOGNE			ПОЛЬША	
A	495 062	539 066	569 500	26 100	38 261	37 931	468 962	500 805	531 569
B	308.9	372.2	400.8	31.3	47.3	48.8	277.6	324.9	351.9
			SWEDEN		SUEDE			ШВЕЦИЯ	
A	227 611	161 128	175 902	14 069	8 031	26 706	213 542	153 097	149 196
B	...	...	...	67.4	37.1	147.3	...	...	...
			SWITZERLAND [c]		SUISSE [c]			ШВЕЙЦАРИЯ [c]	
A	...	...	...	9 200	5 000	5 000	...	...	...
B	...	...	...	147.0	98.0	103.0	...	...	...
			WESTERN GERMANY		ALLEMAGNE OCCIDENTALE			ЗАПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ	
A	3 874 709	3 166 192	3 322 214	774 521	684 897	761 826	3 100 188	2 481 295	2 560 388
B	4 889.5	4 191.0	4 595.7	3 810.6	3 369.7	3 748.2	1 078.9	821.3	847.5

Explanation of code :

A = Number of containers forwarded.
B = Goods carried by rail in containers - 1 000 t.

(a) Data refer to the main-line system in each country (see table 6).
(b) Containers belonging to FS only.
(c) Containers belonging to SBB-CFF only.

Explication du code :

A = Nombre de containers expédiés.
B = Marchandises transportées en containers par chemin de fer - 1 000 t.

(a) Les données se réfèrent au réseau principal de chaque pays (voir tableau 6).
(b) Containers appartenant à FS seulement.
(c) Containers appartenant aux SBB-CFF seulement.

Объяснение шифра:

A = Число отправленных контейнеров.
B = Грузы, перевезенные в контейнерах железными дорогами - 1 000 т.

(a) Данные относятся к главной сети каждой страны (см. таблицу 6).
(b) Контейнеры, принадлежащие только FS.
(c) Контейнеры, принадлежащие только SBB-CFF.

Oil pipelines

29. Length of pipelines and volume of transport

1	Length of pipelines operated at end of year			km	
2	Total volume of transport	Total		A	
3				B	
4		of which	Internal transport	A	
5				B	
6			Imports (excluding transit)	A	
7				B	
8			Exports (excluding transit)	A	
9				B	
10			Transit transport	A	
11				B	
12	Of the total : Transport of refined petroleum products	Total		A	
13				B	
14		of which	Internal transport	A	
15				B	
16			Imports (excluding transit)	A	
17				B	
18			Exports (excluding transit)	A	
19				B	
20			Transit transport	A	
21				B	

Oléoducs

29. Longueur des oléoducs et volume de transport

1	Longueur des oléoducs exploités à la fin de l'année			km	
2	Volume total du transport	Ensemble		A	
3				B	
4		dont	Transports intérieurs	A	
5				B	
6			Importations (non compris le transit)	A	
7				B	
8			Exportations (non compris le transit)	A	
9				B	
10			Transit	A	
11				B	
12	Transport de produits raffinés dans le total des produits transportés	Ensemble		A	
13				B	
14		dont	Transports intérieurs	A	
15				B	
16			Importations (non compris le transit)	A	
17				B	
18			Exportations (non compris le transit)	A	
19				B	
20			Transit	A	
21				B	

Нефтетрубопроводы

29. Протяжённость трубопроводов и объем транспортировки

1	Протяжённость трубопроводов в эксплуатации к концу года			км	
2	Весь объем транспортировки	Всего		A	
3				B	
4		в том числе	Внутренняя транспортировка	A	
5				B	
6			Импорт в страну, за исключением транзитной транспортировки	A	
7				B	
8			Экспорт из страны, за исключением транзитной транспортировки	A	
9				B	
10			Транзитная транспортировка	A	
11				B	
12	Из общего объема транспортировки : очищенные нефтепродукты	Всего		A	
13				B	
14		в том числе	Внутренняя транспортировка	A	
15				B	
16			Импорт в страну, за исключением транзитной транспортировки	A	
17				B	
18			Экспорт из страны, за исключением транзитной транспортировки	A	
19				B	
20			Транзитная транспортировка	A	
21				B	

TABLE 29

	AUSTRIA (a)			CZECHOSLOVAKIA			EASTERN GERMANY			FRANCE		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	–	–	161	480	951	951	–	447	...	1 382	2 341	...
2	–	–	14 600	4 513	8 918	9 554	–	5 378	8 763	34 394	67 070	...
3	–	–	2 351	1 853	4 284	4 552	–	174	741	4 082	9 165	...
4	–	–	–	–	–	–	–	–	...	...	...	...
5	–	–	–	–	–	–	–	–	...	...	...	...
6	–	–	–	...	...	7 482	–	5 378	...	...	...	...
7	–	–	–	...	...	3 869	–	174	...	...	...	...
8	–	–	–	–	–	–	–	–	...	...	...	...
9	–	–	–	–	–	–	–	–	...	...	...	...
10	–	–	14 600	...	...	2 072	–	–	...	...	...	...
11	–	–	2 351	...	...	684	–	–	...	...	...	...
12	–	–	–	...	...	...	–	–	...	3 279	6 471	...
13	–	–	–	...	...	...	–	–	...	525	1 057	...
14	–	–	–	...	...	...	–	–	...	...	...	...
15	–	–	–	...	...	...	–	–	...	...	...	...
16	–	–	–	...	...	...	–	–	...	...	...	...
17	–	–	–	...	...	...	–	–	...	...	...	...
18	–	–	–	...	...	...	–	–	...	...	...	...
19	–	–	–	...	...	...	–	–	...	...	...	...
20	–	–	–	...	...	...	–	–	...	...	...	...
21	–	–	–	...	...	...	–	–	...	...	...	...

TABLEAU 29

	AUTRICHE (a)			TCHECOSLOVAQUIE			ALLEMAGNE ORIENTALE			FRANCE		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	–	–	161	480	951	951	–	447	...	1 382	2 341	...
2	–	–	14 600	4 513	8 918	9 554	–	5 378	8 763	34 394	67 070	...
3	–	–	2 351	1 853	4 284	4 552	–	174	741	4 082	9 165	...
4	–	–	–	–	–	–	–	–	...	...	...	...
5	–	–	–	–	–	–	–	–	...	...	...	...
6	–	–	–	...	...	7 482	–	5 378	...	...	...	...
7	–	–	–	...	...	3 869	–	174	...	...	...	...
8	–	–	–	–	–	–	–	–	...	...	...	...
9	–	–	–	–	–	–	–	–	...	...	...	...
10	–	–	14 600	...	...	2 072	–	–	...	...	...	...
11	–	–	2 351	...	...	684	–	–	...	...	...	...
12	–	–	–	...	...	...	–	–	...	3 279	6 471	...
13	–	–	–	...	...	...	–	–	...	525	1 057	...
14	–	–	–	...	...	...	–	–	...	...	...	...
15	–	–	–	...	...	...	–	–	...	...	...	...
16	–	–	–	...	...	...	–	–	...	...	...	...
17	–	–	–	...	...	...	–	–	...	...	...	...
18	–	–	–	...	...	...	–	–	...	...	...	...
19	–	–	–	...	...	...	–	–	...	...	...	...
20	–	–	–	...	...	...	–	–	...	...	...	...
21	–	–	–	...	...	...	–	–	...	...	...	...

TABLE 29

	HUNGARY (b)			ITALY			NETHERLANDS			POLAND		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	528	726	683	905	1 750	1 913	228	228	323	–	675	900
2	2 500	4 709[r]	4 109	6 361	36 040	54 549	7 884	14 908	17 289	–	8 647	11 959
3	235	453[r]	395	731	4 252	...	1 206	2 267	2 864	–	4 358	5 899
4	...	2 504	2 001	...	...	21 299	–	–	–	–	...	...
5	...	129	86	...	...	...	–	–	–	–	...	...
6	...	2 205	2 108	...	...	...	6	185	–	–	...	...
7	...	324	309	...	...	...	1	14	–	–	...	...
8	...	–	–	...	...	1 390	7 878	14 723	17 289	–	...	...
9	...	–	–	...	...	...	1 205	2 253	2 864	–	...	...
10	...	–	–	...	...	31 860	–	–	–	–	...	...
11	...	–	–	...	...	...	–	–	–	–	...	...
12	–	650	1 008	...	3 198	4 451	158	237	605	–	...	...
13	–	33	50	...	343	...	24	22	93	–	...	...
14	–	650	1 008	...	...	3 061	–	–	–	–	...	...
15	–	33	50	...	...	...	–	–	–	–	...	...
16	–	–	–	...	...	...	6	185	–	–	...	...
17	–	–	–	...	...	...	1	14	–	–	...	...
18	–	–	–	...	...	1 390	152	52	605	–	...	...
19	–	–	–	...	...	...	23	8	93	–	...	...
20	–	–	–	...	...	...	–	–	–	–	...	...
21	–	–	–	...	...	...	–	–	–	–	...	...

TABLEAU 29

	HONGRIE (b)			ITALIE			PAYS-BAS			POLOGNE		
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	528	726	683	905	1 750	1 913	228	228	323	–	675	900
2	2 500	4 709[r]	4 109	6 361	36 040	54 549	7 884	14 908	17 289	–	8 647	11 959
3	235	453[r]	395	731	4 252	...	1 206	2 267	2 864	–	4 358	5 899
4	...	2 504	2 001	...	...	21 299	–	–	–	–	...	...
5	...	129	86	...	...	...	–	–	–	–	...	...
6	...	2 205	2 108	...	...	...	6	185	–	–	...	...
7	...	324	309	...	...	...	1	14	–	–	...	...
8	...	–	–	...	...	1 390	7 878	14 723	17 289	–	...	...
9	...	–	–	...	...	...	1 205	2 253	2 864	–	...	...
10	...	–	–	...	...	31 860	–	–	–	–	...	...
11	...	–	–	...	...	...	–	–	–	–	...	...
12	–	650	1 008	...	3 198	4 451	158	237	605	–	...	...
13	–	33	50	...	343	...	24	22	93	–	...	...
14	–	650	1 008	...	...	3 061	–	–	–	–	...	...
15	–	33	50	...	...	...	–	–	–	–	...	...
16	–	–	–	...	...	...	6	185	–	–	...	...
17	–	–	–	...	...	...	1	14	–	–	...	...
18	–	–	–	...	...	1 390	152	52	605	–	...	...
19	–	–	–	...	...	...	23	8	93	–	...	...
20	–	–	–	...	...	...	–	–	–	–	...	...
21	–	–	–	...	...	...	–	–	–	–	...	...

TABLE 29

TABLEAU 29

ТАБЛИЦА 29

	ROMANIA / РУМЫНИЯ		ROUMANIE	SPAIN / ИСПАНИЯ		ESPAGNE	SWITZERLAND / ШВЕЙЦАРИЯ		SUISSE	USSR / СССР		URSS
	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968	1963	1967	1968
1	...	...	1 715	-	267	267	60	222	222	23 900	32 400	34 100
2	7 342	8 611	...	-	2 012	2 264	330	9 931	11 398	185 500	273 300	301 300
3	1 082	1 156	...	-	537	605	20	960	1 104	90 900	183 400	215 900
4	...	8 321	...	-	2 012	2 264	-	-	-	...	...	...
5	...	1 093	...	-	537	605	-	-	-	...	...	...
6	...	-	...	-	-	-	330	3 927	4 559	...	...	...
7	...	-	...	-	-	-	20	186	212	...	...	...
8	...	290	...	-	-	-	-	-	-	...	...	...
9	...	63	...	-	-	-	-	-	-	...	...	...
10	...	-	...	-	-	-	-	6 004	6 839	...	...	...
11	...	-	...	-	-	-	-	775	892	...	...	...
12	...	1 704	...	-	-	-	-	-	-	20 000	...	...
13	...	361	...	-	-	-	-	-	-	15 800	...	...
14	...	1 414	...	-	-	-	-	-	-	...	...	...
15	...	299	...	-	-	-	-	-	-	...	...	...
16	...	-	...	-	-	-	-	-	-	...	...	...
17	...	-	...	-	-	-	-	-	-	...	...	...
18	...	290	...	-	-	-	-	-	-	...	...	...
19	...	63	...	-	-	-	-	-	-	...	...	...
20	...	-	...	-	-	-	-	-	-	...	...	...
21	...	-	...	-	-	-	-	-	-	...	...	...

	UNITED KINGDOM / СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО		ROYAUME-UNI	WESTERN GERMANY / ЗАПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ		ALLEMAGNE OCCIDENTALE
	1963(b)	1967	1968	1963	1967	1968
1	703	1 131	1 513	989	1 571	1 571
2	15 140	14 230	17 328	27 504	57 473	67 050
3	891	1 384	1 658	4 921	9 974	13 692
4	...	...	...	15 226	19 502	20 623
5	...	...	...	4 027	5 337	5 613
6	...	...	...	12 278	37 971	46 427
7	...	...	...	894	4 638	8 078
8	...	...	...	-	-	-
9	...	...	...	-	-	-
10	...	...	...	-	-	-
11	...	...	...	-	-	-
12	2 450	3 101	3 985	-	-	-
13	173	314	386	-	-	-
14	...	...	...	-	-	-
15	...	...	...	-	-	-
16	...	...	...	-	-	-
17	...	...	...	-	-	-
18	...	...	...	-	-	-
19	...	...	...	-	-	-
20	...	...	...	-	-	-
21	...	...	...	-	-	-

Explanation of code:

A = Thousand tons transported.
B = Million ton-kilometres.

(a) First year of full operation of the Transalpine Pipeline.
(b) Including pipelines of less than 50 km in length. These pipelines were, in Hungary, 106 km in 1963, 168 km in 1967 and 146 km in 1968.

Explication du code:

A = Milliers de tonnes transportées.
B = Millions de tonnes-kilomètres.

(a) Première année d'exploitation complète de "l'Oléoduc Transalpin".
(b) Y compris les oléoducs de moins de 50 km. La longueur de ces oléoducs était en Hongrie de 106 km en 1963, de 168 km en 1967 et de 146 km en 1968.

Объяснение шифра:

A = Тысячи транспортированных тонн.
B = Миллионы тонно-километров.

(a) Первый год действия на полную мощность Трансальпийского нефтетрубопровода.
(b) Включая нефтетрубопроводы, общая длина которых менее 50 км. Протяженность этих трубопроводов была в Венгрии в 1963 году - 106 км, в 1967 году - 168 км и в 1968 году 146 км.

Oil pipelines

Oléoducs

Нефтетрубопроводы

29. Length of pipelines and volume of transport

29. Longueur des oléoducs et volume de transport

29. Протяжённость трубопроводов и объем транспортировки

	Length of pipelines operated at end of year			km	Longueur des oléoducs exploités à la fin de l'année			km	Протяжённость трубопроводов в эксплуатации к концу года			km
1	Total volume of transport	Total		A	Volume total du transport	Ensemble		A	Весь объем транспортировки	Всего		A
2				B				B				B
3		of which	Internal transport	A		dont	Transports intérieurs	A		в том числе	Внутренняя транспортировка	A
4				B				B				B
5			Imports (excluding transit)	A			Importations (non compris le transit)	A			Импорт в страну, за исключением транзитной транспортировки	A
6				B				B				B
7			Exports (excluding transit)	A			Exportations (non compris le transit)	A			Экспорт из страны, за исключением транзитной транспортировки	A
8				B				B				B
9			Transit transport	A			Transit	A			Транзитная транспортировка	A
10				B				B				B
11	Of the total: Transport of refined petroleum products	Total		A	Transport de produits raffinés dans le total des produits transportés	Ensemble		A	Из общего объема транспортировки: очищенные нефтепродукты	Всего		A
12				B				B				B
13		of which	Internal transport	A		dont	Transports intérieurs	A		в том числе	Внутренняя транспортировка	A
14				B				B				B
15			Imports (excluding transit)	A			Importations (non compris le transit)	A			Импорт в страну, за исключением транзитной транспортировки	A
16				B				B				B
17			Exports (excluding transit)	A			Exportations (non compris le transit)	A			Экспорт из страны, за исключением транзитной транспортировки	A
18				B				B				B
19			Transit transport	A			Transit	A			Транзитная транспортировка	A
20				B				B				B
21												

TABLE 30

30. International goods transport by commodity categories

Unit of measurement: 1000 t

TABLEAU 30

30. Transport international de marchandises par catégorie de marchandise

Unité: 1000 t

ТАБЛИЦА 30

30. Международное грузовое движение по категориям грузов

Единица: 1000 т

AUSTRIA

AUTRICHE

АВСТРИЯ

	Goods entered the country	Marchandises entrées dans le pays	Грузы ввезенные в страну
0	All commodities including transit	Toutes marchandises y compris le transit	Все грузы, включая транзитные
01	All commodities excluding transit	Toutes marchandises, non compris le transit	Все грузы, за исключением транзитных
1	of which : Cereals	dont : Céréales	в том числе : Зерновые
2	Fresh fruit and vegetables	Fruits et légumes frais	Свежие фрукты и овощи
3	Other food products, beverages, tobacco	Autres produits alimentaires, boissons, tabacs	Прочие пищевые продукты, напитки, табак
4	Seeds, oil-nuts, oils, fats	Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses	Масличные семена и орехи, растительные масла, жиры
5	Wood, cork	Bois, liège	Древесина, пробка
6	Fertilizers	Engrais	Удобрения
7	Crude materials other than ore	Minéraux bruts, autres que minerais	Минеральное сырье, за исключением руд
8	Iron ore, scrap iron	Minerai de fer, ferrailles	Железная руда, железный лом
9	Non-ferrous metal ore	Minerais de métaux non ferreux	Руды цветных металлов
10	Other crude materials	Autres matières brutes	Прочее сырье
11	Solid fuel	Combustibles solides	Твердое топливо
12	Petroleum and petroleum products, gas	Pétrole et produits pétroliers, gaz	Нефть и нефтяные продукты, газ
13	Tars from coal and natural gas	Goudrons dérivés du charbon et du gaz naturel	Смолы, полученные из угля и природного газа
14	Chemicals	Produits chimiques	Химические продукты
15	Lime, cement, other mineral articles	Chaux, ciments, autres articles minéraux	Известь, цемент, прочие минералы
16	Metals	Métaux	Металлы
17	Manufactured metal articles	Articles manufacturés en métal	Готовые изделия из металла
18	Machines, transport equipment	Machines, matériel de transport	Машины, транспортное оборудование
19	Miscellaneous manufactured articles	Articles manufacturés divers	Различные готовые изделия
20	Goods not elsewhere specified	Marchandises non désignées ailleurs	Грузы, не перечисленные в других категориях
	Goods left the country	**Marchandises sorties du pays**	**Грузы вывезенные из страны**
0	All commodities including transit	Toutes marchandises y compris le transit	Все грузы, включая транзитные
01	All commodities excluding transit	Toutes marchandises, non compris le transit	Все грузы, за исключением транзитных
1	of which : Cereals	dont : Céréales	в том числе : Зерновые
2	Fresh fruit and vegetables	Fruits et légumes frais	Свежие фрукты и овощи
3	Other food products, beverages, tobacco	Autres produits alimentaires, boissons, tabacs	Прочие пищевые продукты, напитки, табак
4	Seeds, oil-nuts, oils, fats	Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses	Масличные семена и орехи, растительные масла, жиры
5	Wood, cork	Bois, liège	Древесина, пробка
6	Fertilizers	Engrais	Удобрения
7	Crude materials other than ore	Minéraux bruts, autres que minerais	Минеральное сырье, за исключением руд
8	Iron ore, scrap iron	Minerai de fer, ferrailles	Железная руда, железный лом
9	Non-ferrous metal ore	Minerais de métaux non ferreux	Руды цветных металлов
10	Other crude materials	Autres matières brutes	Прочее сырье
11	Solid fuel	Combustibles solides	Твердое топливо
12	Petroleum and petroleum products, gas	Pétrole et produits pétroliers, gaz	Нефть и нефтяные продукты, газ
13	Tars from coal and natural gas	Goudrons dérivés du charbon et du gaz naturel	Смолы, полученные из угля и природного газа
14	Chemicals	Produits chimiques	Химические продукты
15	Lime, cement, other mineral articles	Chaux, ciments, autres articles minéraux	Известь, цемент, прочие минералы
16	Metals	Métaux	Металлы
17	Manufactured metal articles	Articles manufacturés en métal	Готовые изделия из металла
18	Machines, transport equipment	Machines, matériel de transport	Машины, транспортное оборудование
19	Miscellaneous manufactured articles	Articles manufacturés divers	Различные готовые изделия
20	Goods not elsewhere specified	Marchandises non désignées ailleurs	Грузы, не перечисленные в других категориях

	Total[a] Всего[a] 1967	1968	of which by: dont par: в том числе по: Rail Железной дороге 1967	1968	Road — Route Дороге 1967	1968	IWT — Voie navig. Внутренним водным путям 1967	1968	Sea — Mer Морю 1967	1968	Air Воздуху 1967	1968
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	25 342	28 298	15 749	16 299	4 783	5 628	4 803	6 167	.	.	3	10
01	16 022	18 559	9 833	10 344	2 469	2 924	3 713	5 087	.	.	3	4
1	516	423	328	325	22	21	167	77	.	.	-	0
2	380	375	266	250	113	125	1	1	.	.	0	0
3	465	486	304	313	147	150	14	24	.	.	0	0
4	106	107	92	90	14	16	1	1	.	.	-	-
5	721	867	529	630	127	162	65	75	.	.	-	0
6	367	384	326	304	2	2	39	78	.	.	-	-
7	671	660	472	516	162	117	37	28	.	.	-	0
8	1 252	1 681	959	980	4	5	289	696	.	.	0	-
9	128	137	123	131	4	5	1	1	.	.	-	-
10	221	285	167	216	48	64	6	5	.	.	0	0
11	4 727	4 937	3 427	3 067	12	16	1 288	1 854	.	.	-	-
12	3 718	5 197	924	1 419	1 058	1 362	1 737	2 219	.	.	0	0
13	34	13	27	12	1	1	6	-	.	.	-	-
14	1 143	1 294	965	1 050	170	237	7	6	.	.	0	0
15	344	322	111	96	233	226	0	0	.	.	0	0
16	520	633	354	483	113	130	53	19	.	.	0	0
17	54	65	28	31	25	33	0	0	.	.	0	0
18	381	387	292	290	85	92	2	3	.	.	1	1
19	273	306	140	141	128	160	0	0	.	.	1	2
20	-	-	-	-	-	-	-	-	.	.	-	-
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	17 195	18 045	9 492	9 737	5 511	5 776	2 187	2 527	.	.	3	9
01	7 875	8 306	3 598	3 837	3 174	3 017	1 098	1 447	.	.	3	4
1	34	1	30	1	1	0	4	0	.	.	-	-
2	19	40	11	25	8	16	-	-	.	.	-	0
3	240	222	163	151	75	70	2	1	.	.	0	0
4	17	10	13	5	3	5	1	0	.	.	-	-
5	1 739	1 991	578	592	1 151	1 376	11	23	.	.	-	-
6	0	0	-	0	0	0	-	-	.	.	-	-
7	1 919	1 493	466	459	1 314	771	139	263	.	.	-	-
8	12	7	11	6	1	0	0	-	.	.	-	-
9	28	32	21	23	6	9	-	-	.	.	-	-
10	240	253	183	189	54	58	4	6	.	.	0	0
11	64	135	11	10	15	9	37	115	.	.	-	-
12	103	120	84	105	9	9	11	6	.	.	-	-
13	6	7	5	7	0	0	1	-	.	.	-	-
14	835	1 015	541	643	40	60	254	311	.	.	0	0
15	375	445	296	332	46	87	33	26	.	.	0	0
16	1 335	1 501	618	665	150	164	567	672	.	.	0	0
17	108	117	70	68	30	44	7	5	.	.	0	0
18	187	216	128	143	47	59	13	13	.	.	1	1
19	613	701	372	413	224	280	13	5	.	.	2	2
20	-	-	-	-	-	-	-	-	.	.	-	-

(a) Including parcel post for which no means of transport is indicated.

(a) Y compris les colis postaux pour lesquels le mode de transport n'est pas indiqué.

(a) Включая почтовые посылки, в отношении которых вид транспорта не указан.

TABLE 30

BELGIUM – LUXEMBOURG

TABLEAU 30

BELGIQUE – LUXEMBOURG

ТАБЛИЦА 30.

БЕЛЬГИЯ - ЛЮКСЕМБУРГ

	Total (a) Всего (a)		of which by : dont par : в том числе по :									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	121 949	...	20 153	...	11 573	...	34 522	...	44 956	...	16	...
01	110 885	...	16 662	...	8 829	...	29 692	...	44 956	...	16	...
1	5 204	...	13	...	67	...	2 413	...	2 523	...	-	...
2	1 407	...	464	...	411	...	68	...	413	...	-	...
3	5 043	...	318	...	1 694	...	989	...	1 617	...	1	...
4	937	...	5	...	148	...	467	...	310	...	-	...
5	1 932	...	67	...	662	...	123	...	1 029	...	-	...
6	3 951	...	75	...	166	...	2 533	...	1 125	...	-	...
7	16 503	...	404	...	1 295	...	13 620	...	1 080	...	-	...
8	22 897	...	7 427	...	98	...	949	...	9 330	...	-	...
9	1 775	...	32	...	89	...	414	...	1 234	...	-	...
10	1 898	...	109	...	633	...	127	...	984	...	-	...
11	13 098	...	7 510	...	527	...	3 311	...	1 579	...	-	...
12	27 425	...	228	...	238	...	2 201	...	20 911	...	2	...
13	192	...	12	...	51	...	80	...	48	...	-	...
14	4 483	...	495	...	1 589	...	1 421	...	713	...	1	...
15	1 365	...	339	...	646	...	296	...	70	...	-	...
16	9 080	...	1 548	...	1 151	...	5 342	...	1 053	...	-	...
17	452	...	92	...	202	...	114	...	37	...	-	...
18	2 293	...	705	...	860	...	109	...	383	...	6	...
19	1 826	...	245	...	1 000	...	37	...	454	...	4	...
20	105	...	28	...	36	...	5	...	34	...	-	...
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	74 441	...	11 468	...	15 305	...	25 677	...	21 775	...	65	...
01	63 376	...	7 977	...	12 562	...	20 848	...	21 775	...	65	...
1	2 497	...	17	...	14	...	2 098	...	368	...	-	...
2	1 006	...	228	...	604	...	53	...	120	...	1	...
3	3 676	...	179	...	1 532	...	1 002	...	919	...	1	...
4	480	...	4	...	163	...	267	...	46	...	-	...
5	574	...	41	...	304	...	183	...	45	...	-	...
6	4 937	...	1 736	...	238	...	982	...	1 981	...	-	...
7	14 966	...	1 303	...	3 941	...	8 569	...	1 152	...	-	...
8	1 808	...	344	...	58	...	1 373	...	33	...	-	...
9	647	...	42	...	75	...	488	...	42	...	-	...
10	1 326	...	169	...	632	...	316	...	209	...	-	...
11	5 021	...	2 281	...	25	...	2 549	...	166	...	-	...
12	7 185	...	74	...	461	...	2 739	...	3 754	...	51	...
13	293	...	26	...	56	...	152	...	58	...	-	...
14	4 323	...	500	...	1 315	...	693	...	1 814	...	1	...
15	3 541	...	634	...	1 212	...	1 033	...	661	...	-	...
16	17 084	...	3 074	...	2 257	...	3 024	...	8 729	...	-	...
17	768	...	63	...	308	...	19	...	377	...	-	...
18	1 773	...	487	...	639	...	34	...	610	...	4	...
19	1 856	...	148	...	1 341	...	38	...	324	...	5	...
20	124	...	24	...	45	...	6	...	49	...	-	...

(a) Including goods for which no means of transport is indicated.

(a) Y compris les marchandises pour lesquelles le mode de transport n'est pas indiqué.

(a) Включая грузы, в отношении которых вид транспорта не указан.

TABLE 30

DENMARK

TABLEAU 30

DANEMARK

ТАБЛИЦА 30

ДАНИЯ

	Total Всего		of which by: dont par: в том числе по:									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
01	27 490	28 987	1 494	1 441	1 377	1 422	4	4	24 609	26 112	6	8
1	748	535	5	2	2	2	–	0	741	531	–	0
2	164	166	47	57	69	68	0	0	48	41	0	0
3	1 360	1 236	32	23	57	51	1	0	1 270	1 161	0	1
4	573	516	3	4	10	11	0	0	560	501	0	0
5	802	760	298	272	269	236	0	0	235	252	–	0
6	1 263	1 107	85	77	1	1	–	–	1 177	1 029	–	0
7	1 179	1 222	111	116	30	31	–	0	1 038	1 075	0	0
8	7	8	1	1	0	1	–	0	6	6	–	–
9	24	27	2	5	2	4	–	–	20	18	–	0
10	292	327	28	28	63	58	0	0	201	241	0	0
11	4 341	5 266	83	90	7	4	–	–	4 251	5 172	–	–
12	13 048	14 002	114	107	94	106	–	0	12 840	13 789	0	0
13	20	19	3	2	1	1	–	0	16	16	–	0
14	758	860	173	181	170	217	0	0	414	461	1	1
15	296	261	84	75	124	98	0	0	88	88	0	0
16	1 268	1 307	123	115	91	116	0	0	1 054	1 076	0	0
17	74	76	20	16	26	30	0	0	28	30	0	0
18	501	483	145	139	89	92	1	1	263	248	3	3
19	771	806	137	131	272	295	2	3	358	374	2	3
20	1	3	0	0	0	0	–	0	1	3	0	0
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
01	8 313	8 793	589	674	2 748	2 715	2	2	4 970	5 395	4	7
1	225	166	7	6	2	2	0	0	216	158	–	–
2	87	60	26	16	28	27	0	0	33	17	0	0
3	2 184	2 428	204	218	591	674	0	0	1 389	1 535	0	1
4	177	166	7	9	27	32	0	0	143	125	–	0
5	169	340	43	85	56	79	0	0	70	176	–	0
6	19	13	0	0	1	1	–	0	18	12	–	0
7	2 469	2 170	18	20	1 476	1 230	–	0	975	920	–	0
8	173	190	6	6	1	1	–	–	166	183	–	–
9	14	14	3	3	5	5	–	0	6	6	–	0
10	345	366	92	94	76	88	0	0	176	184	1	0
11	78	83	1	0	5	9	–	0	72	74	–	–
12	841	912	2	1	6	7	–	0	833	904	–	0
13	19	16	0	0	0	0	–	–	19	16	–	–
14	147	236	16	33	73	94	0	0	58	108	0	1
15	457	543	26	25	209	217	0	0	222	301	0	0
16	225	286	36	41	21	28	0	0	168	217	0	0
17	41	45	8	8	16	18	0	0	17	19	0	0
18	437	497	55	59	65	81	1	1	314	352	2	4
19	203	258	38	49	90	121	1	1	73	86	1	1
20	3	4	1	1	0	1	0	0	2	2	0	0

TABLE 30

FINLAND

TABLEAU 30

FINLANDE

ТАБЛИЦА 30

ФИНЛЯНДИЯ

	Total [a] Всего [a]		of which by: dont par: в том числе по:									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea [a][b] — Mer [a][b] Морю [a][b]		Air Воздуху	
	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
01	18 005 [c]	...	3 402	...	119	...	- [c]	...	14 478	...	6	...
1	161	...	88	...	0	...	-	...	73	...	-	...
2	136	...	1	...	0	...	-	...	133	...	2	...
3	504	...	128	...	4	...	-	...	371	...	1	...
4	117	...	0	...	0	...	-	...	117	...	-	...
5	1 469 [c]	...	1 092	...	70	...	-	...	307	...	0	...
6	625	...	190	...	0	...	-	...	435	...	-	...
7	1 126	...	34	...	3	...	-	...	1 089	...	0	...
8	762	...	106	...	0	...	-	...	656	...	-	...
9	78	...	-	...	0	...	-	...	78	...	-	...
10	125	...	17	...	18	...	-	...	90	...	0	...
11	2 795	...	541	...	0	...	-	...	2 254	...	-	...
12	8 228	...	911	...	3	...	-	...	7 313	...	1	...
13	18	...	9	...	-	...	-	...	9	...	-	...
14	582	...	39	...	8	...	-	...	535	...	0	...
15	89	...	27	...	0	...	-	...	62	...	0	...
16	783	...	169	...	8	...	-	...	606	...	0	...
17	41	...	4	...	1	...	-	...	36	...	0	...
18	250	...	28	...	3	...	-	...	218	...	1	...
19	112	...	14	...	1	...	-	...	96	...	1	...
20	4	...	4	...	-	...	-	...	0	...	0	...
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
01	10 406 [c]	...	738	...	163	...	- [c]	...	9 504	...	1	...
1	0	...	0	...	0	...	-	...	0	...	-	...
2	4	...	0	...	2	...	-	...	2	...	0	...
3	125	...	14	...	12	...	-	...	99	...	0	...
4	17	...	0	...	-	...	-	...	17	...	-	...
5	2 567 [c]	...	125	...	134	...	-	...	2 308	...	-	...
6	17	...	-	...	-	...	-	...	17	...	-	...
7	93	...	1	...	0	...	-	...	92	...	-	...
8	132	...	0	...	-	...	-	...	132	...	0	...
9	165	...	0	...	-	...	-	...	165	...	0	...
10	2 159	...	116	...	2	...	-	...	2 041	...	0	...
11	20	...	-	...	-	...	-	...	20	...	-	...
12	305	...	0	...	1	...	-	...	304	...	-	...
13	1	...	0	...	-	...	-	...	1	...	-	...
14	132	...	8	...	1	...	-	...	123	...	0	...
15	65	...	4	...	1	...	-	...	60	...	0	...
16	881	...	100	...	1	...	-	...	780	...	0	...
17	22	...	12	...	0	...	-	...	10	...	0	...
18	78	...	38	...	2	...	-	...	38	...	0	...
19	3 623	...	320	...	7	...	-	...	3 295	...	1	...
20	0	...	0	...	-	...	-	...	0	...	-	...

For notes see page 128.

Voir renvois à la page 128.

См. примечания на стр. 129.

TABLE 30

TABLEAU 30

ТАБЛИЦА 30

FRANCE

FRANCE

ФРАНЦИЯ

	Total Всего		of which by : dont par : в том числе по :									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	...	156 372	...	19 984	...	14 003	...	11 993	...	-	...	-
01	150 328	151 646	15 269	16 121	11 225	13 197	11 295	11 936	112 489	110 338	50	54
1	1 317	...	38	...	24	...	659	...	596	...	0	...
2	2 532	...	360	...	625	...	38	...	1 505	...	4	...
3	4 298	...	220	...	665	...	427	...	2 980	...	6	...
4	1 341	...	8	...	137	...	177	...	1 018	...	0	...
5	2 702	...	152	...	120	...	53	...	2 377	...	0	...
6	4 988	...	1 101	...	218	...	549	...	3 120	...	-	...
7	9 008	...	669	...	4 572	...	2 435	...	1 265	...	0	...
8	6 447	...	305	...	48	...	694	...	5 400	...	0	...
9	2 139	...	31	...	41	...	367	...	1 700	...	0	...
10	2 340	...	178	...	392	...	240	...	1 518	...	3	...
11	15 526	...	7 324	...	19	...	3 868	...	4 315	...	-	...
12	84 585	...	93	...	145	...	233	...	84 113	...	0	...
13	603	...	66	...	35	...	91	...	411	...	-	...
14	1 991	...	578	...	835	...	96	...	480	...	2	...
15	1 038	...	262	...	697	...	14	...	65	...	0	...
16	5 908	...	2 919	...	1 110	...	1 217	...	661	...	1	...
17	269	...	77	...	17	...	2	...	19	...	1	...
18	1 185	...	500	...	416	...	3	...	245	...	16	...
19	1 727	...	280	...	788	...	46	...	601	...	12	...
20	384	...	105	...	161	...	14	...	99	...	5	...
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	...	93 764	...	31 114	...	19 183	...	20 153	...	-	...	-
01	82 551	89 038	26 970	27 251	15 962	18 377	18 088	20 096	21 476	23 255	55	59
1	6 353	...	921	...	326	...	2 577	...	2 529	...	-	...
2	804	...	471	...	83	...	-	...	248	...	2	...
3	4 064	...	752	...	1 143	...	682	...	1 485	...	4	...
4	237	...	53	...	54	...	42	...	108	...	-	...
5	2 139	...	278	...	1 477	...	74	...	290	...	0	...
6	3 203	...	667	...	151	...	1 172	...	1 212	...	-	...
7	14 938	...	1 196	...	3 702	...	8 843	...	1 681	...	-	...
8	20 482	...	15 999	...	4 034	...	231	...	218	...	-	...
9	314	...	58	...	46	...	36	...	174	...	0	...
10	772	...	228	...	368	...	9	...	166	...	1	...
11	927	...	682	...	15	...	136	...	94	...	-	...
12	12 202	...	965	...	930	...	3 541	...	7 737	...	0	...
13	105	...	12	...	20	...	2	...	71	...	-	...
14	3 087	...	740	...	880	...	383	...	1 080	...	3	...
15	1 514	...	336	...	468	...	34	...	676	...	0	...
16	7 100	...	2 519	...	912	...	892	...	1 777	...	0	...
17	362	...	62	...	103	...	19	...	177	...	1	...
18	1 952	...	527	...	386	...	11	...	1 019	...	15	...
19	1 538	...	354	...	580	...	25	...	555	...	24	...
20	456	...	150	...	179	...	9	...	118	...	5	...

TABLE 30

GREECE

TABLEAU 30

GRÈCE

ТАБЛИЦА 30

ГРЕЦИЯ

	Total Всего		of which by : dont par : в том числе по :									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
01	8 892	9 073	250	363	70	75	-	-	8 570	8 631	3	4
1	281	161	0	-	-	-	-	-	281	161	-	-
2	51	84	6	2	3	4	-	-	43	78	0	0
3	373	371	22	31	37	40	-	-	314	309	0	0
4	19	58	0	6	0	0	-	-	19	52	0	0
5	390	433	55	73	2	1	-	-	333	359	-	-
6	552	549	0	49	0	0	-	-	552	491	-	-
7	142	189	8	2	1	1	-	-	133	186	0	0
8	179	378	-	-	-	-	-	-	179	378	-	-
9	10	21	0	0	-	-	-	-	10	21	-	0
10	157	166	9	9	0	0	-	-	148	157	0	0
11	238	358	9	15	0	0	-	-	229	342	-	2
12	5 241	4 954	0	2	0	1	-	-	5 240	4 952	0	0
13	10	30	1	2	0	1	-	-	9	28	0	0
14	271	245	11	11	5	6	-	-	255	228	0	0
15	53	84	14	10	5	4	-	-	34	69	0	0
16	531	543	8	3	0	1	-	-	523	539	0	0
17	30	61	6	11	1	1	-	-	23	48	0	0
18	194	230	74	113	12	11	-	-	107	105	1	1
19	168	157	25	24	4	4	-	-	138	128	1	1
20	0	0	0	0	-	0	-	-	0	0	0	0
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
01	3 954	4 016	200	192	93	89	-	-	3 659	3 732	1	2
1	472	213	2	3	-	0	-	-	470	210	-	-
2	311	274	127	106	57	53	-	-	127	115	0	0
3	390	389	14	12	6	6	-	-	370	371	0	0
4	39	36	0	0	0	1	-	-	39	35	0	-
5	0	0	-	-	-	0	-	-	0	0	-	-
6	60	141	20	24	-	-	-	-	40	116	-	-
7	574	763	4	4	3	2	-	-	568	757	-	-
8	58	35	-	-	-	-	-	-	58	35	-	-
9	1 189	1 244	0	-	0	1	-	-	1 189	1 243	-	-
10	80	64	24	13	0	0	-	-	56	51	0	0
11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	240	255	-	-	10	-	-	-	230	255	-	-
13	-	0	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-
14	80	137	2	4	4	7	-	-	75	126	0	0
15	357	347	2	16	7	14	-	-	348	317	0	0
16	73	94	1	5	2	2	-	-	70	86	0	0
17	4	4	2	2	0	0	-	-	2	2	0	0
18	4	2	0	0	1	1	-	-	3	1	0	0
19	22	18	4	3	1	2	-	-	16	11	1	1
20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

TABLE 30 | TABLEAU 30 | ТАБЛИЦА 30

HUNGARY — HONGRIE — ВЕНГРИЯ

	Total Всего		of which by : dont par : в том числе по :									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	28 777[a]	27 600	25 252	26 186	124	147	1 053[b]	933[b]	-	333[b]	2	1
01	18 121[a]	16 408	14 749	15 429	124	138	900	813	-	27	2	1
1	123	348	105	341	1	1	17	1	-	5	...	-
2	151	127	141	118	6	8	4	0	-	1	...	-
3	580	598	540	544	28	34	12	15	-	5	...	-
4	78	65	77	61	1	3	-	-	-	1	...	-
5	2 143	2 197	2 143	2 197	0	0	-	-	-	-	...	-
6	1 001	1 144	897	1 032	-	-	104	112	-	-	...	-
7	882	908	871	908	0	0	11	-	-	-	...	-
8	2 593	2 591	2 004	2 103	0	0	589	488	-	-	...	-
9	35	25	24	18	3	3	8	2	-	2	...	-
10	300	312	248	270	37	38	15	0	-	4	...	-
11	3 611	3 222	3 534	3 137	-	-	77	85	-	-	...	-
12	3 531[a]	1 649	1 184	1 649	1	0	-	-	-	-	...	-
13	...[c]	...[c]	...[c]	...[c]	...[c]	-	...[c]	-	-	-	...	-
14	556	602	523	554	11	10	22	37	-	1	...	-
15	789	648	788	647	1	1	-	0	-	-	...	-
16	951	1 240	945	1 192	5	7	1	33	-	8	...	-
17	32	63	30	40	1	3	1	20	-	-	...	-
18	302	240	300	237	2	3	0	0	-	-	...	-
19	248	272	229	249	18	22	1	0	-	0	...	1
20	213	157	166	132	9	5	38	20	-	0	...	-
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	16 726	16 555	15 634	15 273	139	152	948[b]	702[b]	-	424[b]	5	4
01	6 070	5 760	5 131	4 913	139	143	795	582	-	118	5	4
1	26	61	21	53	-	0	-	8	-	-	...	-
2	566	349	526	332	32	13	8	-	-	0	...	4
3	869	844	829	807	32	35	8	0	-	2	...	-
4	35	32	35	30	0	2	-	-	-	0	...	-
5	306	368	274	351	2	1	30	16	-	-	...	-
6	202	56	114	50	2	0	86	6	-	-	...	-
7	298	321	298	321	-	0	-	-	-	-	...	-
8	7	2	7	2	0	0	-	-	-	-	...	-
9	672	690	615	633	0	2	57	55	-	-	...	-
10	68	72	62	66	6	6	-	-	-	-	...	-
11	204	202	116	148	-	-	88	54	-	-	...	-
12	605	629	393	393	6	6	206	230	-	0	...	-
13	...[c]	...[c]	...[c]	...[c]	...[c]	-	...[c]	-	-	-	...	-
14	273	324	259	293	6	10	8	19	-	2	...	-
15	309	326	303	323	5	3	1	-	-	0	...	-
16	842	743	682	587	15	23	145	24	-	109	...	-
17	183	211	65	56	9	9	109	146	-	0	...	-
18	199	208	197	204	2	4	-	-	-	0	...	-
19	142	113	137	104	4	9	1	-	-	-	...	-
20	259	209	198	160	18	20	43	24	-	5	...	-

For notes see page 128. | Voir renvois à la page 128. | См. примечания на стр. 129.

TABLE 30

NETHERLANDS

TABLEAU 30

PAYS-BAS

ТАБЛИЦА 30

НИДЕРЛАНДЫ

	Total Всего		of which by : dont par : в том числе по :									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	215 554(a)	245 922(a)	6 187	6 715	13 604	15 870	64 476	71 677	131 080	151 477	22	28
01	188 514(a)	215 878(a)	5 795	6 213	11 891	13 805	39 977	44 883	130 644	150 794	22	28
1	8 682	8 573	1	2	5	14	520	859	8 156	7 698	-	0
2	1 286	1 352	190	193	203	215	10	8	883	935	0	1
3	7 154	7 889	106	134	994	1 094	741	893	5 312	5 767	1	1
4	3 815	4 262	37	33	99	130	69	84	3 610	4 015	-	0
5	2 946	3 450	132	102	428	534	104	105	2 282	2 709	-	0
6	5 759	6 179	57	55	75	76	1 541	1 506	4 086	4 542	-	0
7	28 287	35 725	1 076	1 322	3 200	3 519	19 751	23 894	4 260	6 990	-	0
8	23 186	31 227	26	19	7	8	126	148	23 027	31 052	-	0
9	2 994	3 896	15	13	34	40	95	91	2 850	3 752	-	0
10	2 122	2 498	66	70	273	297	43	44	1 739	2 087	1	0
11	14 251	14 659	1 856	1 922	463	562	7 280	7 821	4 652	4 354	-	-
12	67 363(a)	73 387(a)	120	106	629	689	2 670	2 697	63 759	69 740	-	0
13	826	877	12	27	49	60	263	292	502	498	-	-
14	4 892	6 067	230	296	1 127	1 382	1 321	1 409	2 213	2 978	1	2
15	3 990	4 309	735	703	1 321	1 611	1 717	1 741	217	254	0	0
16	6 453	6 358	468	460	1 098	1 315	3 470	3 019	1 417	1 564	0	0
17	483	523	56	55	290	321	55	63	81	83	1	1
18	1 631	1 858	403	485	642	736	163	170	415	457	8	10
19	2 326	2 689	206	212	940	1 182	35	30	1 137	1 256	8	9
20	68	98	4	4	15	20	3	9	45	63	1	2
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	157 743(a)	178 237(a)	5 202	6 623	12 616	14 664	86 485	97 914	39 146	41 834	27	31
01	130 703(a)	148 192(a)	4 810	6 121	10 903	12 599	62 757	71 846	37 939	40 424	27	31
1	5 532	5 600	7	5	138	157	3 310	2 846	2 077	2 592	-	0
2	2 302	2 349	235	231	1 390	1 566	148	104	528	448	1	0
3	6 354	6 939	294	308	1 870	2 069	1 798	1 974	2 390	2 585	2	3
4	2 782	3 024	42	49	178	194	1 970	2 097	592	684	-	0
5	922	1 144	46	46	228	282	578	741	70	75	-	0
6	5 729	6 073	18	40	97	82	2 994	3 205	2 620	2 746	-	-
7	13 633	15 095	150	163	876	1 157	11 130	12 405	1 477	1 370	-	0
8	20 106	27 585	594	1 730	20	31	19 019	25 265	473	559	-	-
9	2 826	3 726	45	44	125	163	2 473	3 237	183	282	-	0
10	1 848	2 201	174	174	785	876	467	705	416	441	6	5
11	11 419	10 892	1 991	1 901	597	574	4 838	4 099	3 993	4 318	-	-
12	39 646(a)	44 041(a)	242	256	225	285	10 840	10 997	14 072	15 332	-	0
13	707	821	27	24	60	63	297	322	323	412	-	-
14	5 858	7 425	351	452	1 315	1 685	1 072	1 514	3 119	3 772	1	2
15	1 311	1 424	35	34	1 020	1 097	111	138	145	155	0	0
16	6 002	5 805	290	332	505	604	1 369	1 846	3 838	3 023	0	0
17	324	376	22	30	115	131	25	19	162	195	0	1
18	1 362	1 421	141	174	296	353	47	57	869	826	9	11
19	1 982	2 178	100	122	1 043	1 202	266	265	565	580	8	9
20	58	73	6	6	20	28	5	10	27	29	0	0

For notes see page 128. Voir renvois à la page 128. См. примечания на стр. 129.

TABLE 30

NORWAY

TABLEAU 30

NORVÈGE

ТАБЛИЦА 30

НОРВЕГИЯ

	Total[a] Всего[a]		of which by: dont par: в том числе по:									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea[b] — Mer[b] Морю[b]		Air Воздуху	
	1967[r]	1968	1967[r]	1968	1967[r]	1968	1967	1968	1967[r]	1968	1967[r]	1968
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	35 319[c]	41 653[c]	18 421[d]	22 552[d]	1 099	1 325	-	-	15 766	17 746	16	18
01	17 972[c]	20 315[c]	1 074	1 214	1 099	1 325	-	-	15 766	17 746	16	18
1	756	723	3	2	1	1	-	-	752	719	-	-
2	165	183	20	21	10	8	-	-	135	153	0	0
3	548	590	19	37	29	49	-	-	500	504	0	0
4	234	242	0	0	3	3	-	-	231	239	0	0
5	1 807[c]	1 901[c]	620	629	699	813	-	-	488	459	0	-
6	445	517	0	1	0	0	-	-	445	516	-	-
7	1 086	1 337	6	14	11	10	-	-	1 069	1 312	0	0
8	32	27	2	6	0	0	-	-	29	21	-	-
9	852	1 067	1	1	1	1	-	-	851	1 065	-	-
10	203	240	77	130	23	30	-	-	103	80	0	0
11	1 055	1 234	2	2	1	2	-	-	1 052	1 230	-	-
12	7 273	8 290	9	10	8	10	-	-	7 256	8 269	0	0
13	89	97	0	0	0	0	-	-	89	97	0	-
14	1 199	1 532	20	27	65	71	-	-	1 114	1 434	0	0
15	251	242	19	18	27	33	-	-	205	191	0	0
16	1 002	992	76	80	25	32	-	-	901	880	0	0
17	79	64	15	12	12	12	-	-	52	39	0	0
18	641	738	139	169	102	124	-	-	374	421	14	15
19	254	298	47	53	83	124	-	-	120	117	1	2
20	2	3	0	2	0	0	-	-	1	1	0	0
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	30 717[c]	37 254[c]	328	359	355	453	-	-	30 030[d]	36 408[d]	2	4
01	13 597[c]	15 733[c]	328	359	355	453	-	-	12 910	14 917	2	4
1	4	0	0	0	0	0	-	-	4	0	-	-
2	3	1	0	0	1	1	-	-	3	0	-	0
3	863	805	14	16	35	41	-	-	814	748	0	0
4	290	219	5	5	4	8	-	-	280	205	0	0
5	86[c]	130[c]	19	23	23	46	-	-	43	61	0	0
6	1 167	1 336	100	101	2	4	-	-	1 065	1 231	-	-
7	1 530	1 749	26	24	12	6	-	-	1 492	1 719	-	-
8	2 513	2 910	0	1	0	1	-	-	2 512	2 908	-	-
9	457	504	7	8	1	6	-	-	449	491	-	-
10	1 294	1 474	9	6	24	29	-	-	1 261	1 438	0	0
11	189	192	0	0	0	0	-	-	189	192	-	-
12	1 219	1 573	0	0	3	3	-	-	1 216	1 570	0	-
13	21	22	-	-	0	0	-	-	21	22	-	-
14	560	666	32	33	57	70	-	-	471	563	0	-
15	643	903	8	15	9	12	-	-	627	876	0	0
16	1 600	1 914	33	42	28	35	-	-	1 538	1 837	0	0
17	44	50	9	13	10	11	-	-	26	26	0	0
18	180	214	42	43	51	80	-	-	84	87	1	3
19	930	1 069	23	27	93	100	-	-	814	941	0	0
20	2	1	0	0	0	0	-	-	2	1	0	0

For notes see page 128.

Voir renvois à la page 128.

См. примечания на стр. 129.

TABLE 30

POLAND

TABLEAU 30

POLOGNE

ТАБЛИЦА 30

ПОЛЬША

	Total Всего		of which by : dont par : в том числе по :									
			Rail Железной дороге		Road[a] Route[a] Дороге[a]		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	46 058	48 053	41 172	43 148	24	30	286	340	4 574	4 534	1	1
01	28 905	31 677	25 083	27 899	18	26	80	93	3 723	3 658	1	1
1	...	...	...	1 636	...	...	...	10	...	...	...	...
2	...	...	...	172	...	...	...	-	...	...	...	...
3	...	...	...	1 116	...	...	...	-	...	...	...	...
4	...	...	...	32	...	...	...	-	...	...	...	...
5	...	...	...	403	...	...	...	10	...	...	...	...
6	...	...	...	3 211	...	...	...	38	...	...	...	...
7	...	...	...	516	...	...	...	-	...	...	...	...
8	...	...	...	11 400	...	...	...	-	...	...	...	...
9	...	...	...	251	...	...	...	16	...	...	...	...
10	...	...	...	638	...	...	...	3	...	...	...	...
11	...	...	...	1 446	...	...	...	-	...	...	...	...
12	...	...	...	2 821	...	...	...	-	...	...	...	...
13	...	...	...	35	...	...	...	-	...	...	...	...
14	...	...	...	628	...	...	...	4	...	...	...	...
15	...	...	...	456	...	...	...	-	...	...	...	...
16	...	...	...	2 368	...	...	...	11	...	...	...	...
17	...	...	...	30	...	...	...	2	...	...	...	...
18	...	...	...	317	...	...	...	-	...	...	...	...
19	...	...	...	22	...	...	...	-	...	...	...	...
20	...	...	...	401	...	...	...	-	...	...	...	...
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	59 537	63 835	51 937	55 000	84	90	347	434	7 168	8 309	1	1
01	42 761	47 789	35 847	39 752	78	86	141	187	6 694	7 763	1	1
1	...	...	...	58	...	...	...	-	...	...	...	...
2	...	...	...	791	...	...	...	-	...	...	...	...
3	...	...	...	1 331	...	...	...	5	...	...	...	...
4	...	...	...	160	...	...	...	26	...	...	...	...
5	...	...	...	803	...	...	...	7	...	...	...	...
6	...	...	...	187	...	...	...	-	...	...	...	...
7	...	...	...	1 093	...	...	...	-	...	...	...	...
8	...	...	...	198	...	...	...	25	...	...	...	...
9	...	...	...	31	...	...	...	-	...	...	...	...
10	...	...	...	249	...	...	...	2	...	...	...	...
11	...	...	...	28 328	...	...	...	45	...	...	...	...
12	...	...	...	870	...	...	...	-	...	...	...	...
13	...	...	...	44	...	...	...	-	...	...	...	...
14	...	...	...	1 602	...	...	...	-	...	...	...	...
15	...	...	...	629	...	...	...	69	...	...	...	...
16	...	...	...	2 500	...	...	...	3	...	...	...	...
17	...	...	...	71	...	...	...	-	...	...	...	...
18	...	...	...	356	...	...	...	-	...	...	...	...
19	...	...	...	89	...	...	...	-	...	...	...	...
20	...	...	...	363	...	...	...	4	...	...	...	...

(a) State road transport only.

(a) Transport routiers de l'Etat seulement.

(a) Только перевозки осуществленные государственными транспортными предприятиями.

TABLE 30

SWEDEN

TABLEAU 30

SUÉDE

ТАБЛИЦА 30

ШВЕЦИЯ

	Total[a] Всего[a]		of which by: dont par: в том числе по:									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	...	...	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
01	36 581	41 462	1 347[b]	1 533[b]	1 236[c]	1 410[c]	-	-	33 909	38 498	13	17
1	152	146	1	0	0	1	-	-	151	145	0	0
2	415	445	103	129	81	95	-	-	229	219	2	2
3	1 213	1 257	93	81	179	218	-	-	941	957	0	1
4	174	165	7	7	10	14	-	-	157	144	0	0
5	362	296	42	51	75	85	-	-	175	160	0	0
6	1 169	1 331	92	96	11	10	-	-	1 067	1 226	0	0
7	2 195	2 331	81	76	31	31	-	-	2 084	2 224	0	0
8	101	281	8	6	0	0	-	-	92	274	0	0
9	464	422	11	13	2	5	-	-	452	404	0	0
10	261	266	41	43	67	75	-	-	151	147	1	2
11	2 697	2 816	38	52	1	0	-	-	2 658	2 763	-	-
12	22 583	26 241	23	58	69	12	-	-	22 491	26 171	0	0
13	41	55	4	3	1	1	-	-	36	51	0	0
14	1 308	1 647	248	271	160	205	-	-	900	1 170	0	1
15	444	466	117	125	102	111	-	-	226	230	0	0
16	1 726	1 906	128	170	74	106	-	-	1 524	1 629	0	0
17	110	116	27	32	33	40	-	-	50	44	0	0
18	602[d]	638[d]	174	180	133	161	-	-	291	291	4	5
19	560	636	110	138	208	240	-	-	233	249	5	6
20	1	1	0	0	0	0	-	-	1	0	0	0
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	...	...	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
01	41 642	49 591	19 534[b]	23 964[b]	1 827[c]	2 101[c]	-	-	20 205	23 463	6	7
1	550	561	7	7	1	3	-	-	542	552	0	0
2	21	24	5	6	7	6	-	-	9	12	0	0
3	163	175	72	70	33	42	-	-	58	62	0	0
4	95	134	8	8	9	11	-	-	78	115	0	0
5	4 476	5 076	1 051	977	756	799	-	-	2 601	3 257	0	0
6	100	134	6	9	0	0	-	-	94	125	0	0
7	1 767	1 721	29	28	37	41	-	-	1 702	1 652	0	0
8	23 373	29 070	17 197	21 459	0	0	-	-	6 176	7 611	0	-
9	243	279	3	4	2	2	-	-	238	273	0	0
10	3 999	3 979	257	350	50	59	-	-	3 691	3 570	0	0
11	23	26	7	8	5	5	-	-	12	14	-	-
12	845	1 752	19	22	41	46	-	-	785	1 685	0	0
13	37	27	0	0	0	0	-	-	37	26	0	0
14	584	726	91	98	144	180	-	-	348	448	0	0
15	288	291	33	32	108	109	-	-	147	150	0	0
16	1 595	1 666	238	263	128	178	-	-	1 229	1 225	0	0
17	103	119	20	19	28	36	-	-	54	64	0	0
18	609[d]	659[d]	134	137	145	162	-	-	326	355	4	4
19	2 768	3 158	357	466	333	421	-	-	2 075	2 268	2	2
20	1	3	0	2	0	0	-	-	1	1	0	0

For notes see page 128.

Voir renvois à la page 128.

См. примечания на стр. 129.

TABLE 30 · **SWITZERLAND**

TABLEAU 30 **SUISSE**

ТАБЛИЦА 30 **ШВЕЙЦАРИЯ**

	Total Всего		of which by: dont par: в том числе по:									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1967	1968 [a]	1967	1968 [a]	1967	1968 [a]	1967	1968 [a]	1967	1968 [a]	1967	1968 [a]
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	...	42 465 [b]	...	18 303	...	6 120	...	6 571	-	-	...	21
01	25 944 [c]	25 782 [c]	12 504	8 633	2 757	5 965	6 739	6 571	-	-	17	21
1	...	1 105	...	563	...	15	...	527	-	-	...	0
2	...	491	...	412	...	77	...	0	-	-	...	2
3	...	1 255	...	680	...	307	...	265	-	-	...	3
4	...	163	...	90	...	26	...	47	-	-	...	0
5	...	521	...	165	...	272	...	84	-	-	...	0
6	...	399	...	351	...	23	...	25	-	-	...	0
7	...	5 339	...	542	...	3 237	...	1 560	-	-	...	-
8	...	51	...	24	...	4	...	23	-	-	...	-
9	...	7	...	4	...	1	...	2	-	-	...	-
10	...	376	...	167	...	54	...	154	-	-	...	1
11	...	1 028	...	478	...	12	...	538	-	-	...	-
12	...	10 818	...	2 495	...	917	...	2 811	-	-	...	3
13	...	39	...	36	...	2	...	1	-	-	...	-
14	...	996	...	604	...	268	...	124	-	-	...	0
15	...	383	...	165	...	215	...	3	-	-	...	0
16	...	1 659	...	1 157	...	133	...	369	-	-	...	0
17	...	90	...	52	...	37	...	1	-	-	...	0
18	...	486	...	342	...	134	...	6	-	-	...	4
19	...	567	...	299	...	231	...	30	-	-	...	7
20	...	9	...	7	...	0	...	1	-	-	...	1
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	...	19 379	...	11 332	...	1 033	...	141	-	-	...	15
01	2 360	2 696	1 727	1 662	439	878	182	141	-	-	12	15
1	...	1	...	1	...	0	...	0	-	-	...	-
2	...	92	...	88	...	4	...	0	-	-	...	0
3	...	206	...	104	...	87	...	15	-	-	...	0
4	...	11	...	6	...	4	...	1	-	-	...	0
5	...	440	...	328	...	112	...	0	-	-	...	0
6	...	23	...	8	...	2	...	13	-	-	...	-
7	...	131	...	60	...	59	...	12	-	-	...	0
8	...	50	...	34	...	4	...	12	-	-	...	-
9	...	18	...	13	...	2	...	3	-	-	...	-
10	...	201	...	150	...	48	...	3	-	-	...	0
11	...	39	...	26	...	1	...	12	-	-	...	-
12	...	219	...	217	...	2	...	0	-	-	...	0
13	...	2	...	1	...	0	...	1	-	-	...	0
14	...	332	...	214	...	104	...	12	-	-	...	2
15	...	213	...	27	...	185	...	1	-	-	...	0
16	...	192	...	92	...	73	...	27	-	-	...	0
17	...	47	...	22	...	19	...	5	-	-	...	1
18	...	276	...	175	...	74	...	22	-	-	...	5
19	...	201	...	94	...	98	...	2	-	-	...	7
20	...	2	...	2	...	0	...	-	-	-	...	0

For note see page 128. Voir renvoi à la page 128. См. примечание на стр. 129.

TABLE 30

WESTERN GERMANY

TABLEAU 30

ALLEMAGNE OCCIDENTALE

ТАБЛИЦА 30-

ЗАПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ

	Total Всего		of which by: dont par: в том числе по:									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	191 632	...	26 068	...	19 016	...	70 119	...	76 325	...	104	...
01	171 722	...	21 025	...	17 297	...	59 905	...	73 432	...	63	...
1	7 015	...	117	...	250	...	3 713	...	2 935	...	0	...
2	5 589	...	2 495	...	1 505	...	14	...	1 572	...	3	...
3	7 946	...	868	...	2 233	...	1 672	...	3 171	...	2	...
4	3 224	...	86	...	106	...	1 537	...	1 495	...	0	...
5	3 789	...	1 186	...	756	...	570	...	1 277	...	0	...
6	3 566	...	286	...	31	...	2 494	...	755	...	0	...
7	18 140	...	1 499	...	4 596	...	9 294	...	2 751	...	0	...
8	35 031	...	5 862	...	26	...	19 027	...	10 116	...	0	...
9	3 703	...	81	...	100	...	2 787	...	735	...	0	...
10	3 007	...	465	...	490	...	358	...	1 686	...	8	...
11	9 475	...	1 959	...	177	...	2 623	...	4 716	...	0	...
12	52 418	...	882	...	621	...	11 368	...	39 547	...	0	...
13	383	...	115	...	10	...	236	...	21	...	0	...
14	2 943	...	743	...	1 050	...	930	...	218	...	2	...
15	2 440	...	547	...	1 607	...	117	...	169	...	0	...
16	7 083	...	2 250	...	1 574	...	2 662	...	596	...	1	...
17	340	...	139	...	175	...	9	...	16	...	1	...
18	1 151	...	504	...	510	...	20	...	102	...	15	...
19	3 297	...	547	...	1 279	...	207	...	1 245	...	19	...
20	1 180	...	392	...	199	...	268	...	307	...	13	...
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	122 131	...	34 348	...	14 146	...	56 518	...	17 013	...	106	...
01	102 221	...	28 870	...	12 427	...	46 192	...	14 667	...	65	...
1	220	...	106	...	8	...	27	...	80	...	0	...
2	375	...	210	...	141	...	0	...	24	...	0	...
3	2 790	...	655	...	769	...	684	...	682	...	2	...
4	304	...	62	...	129	...	33	...	81	...	0	...
5	915	...	338	...	517	...	42	...	18	...	0	...
6	4 546	...	683	...	98	...	2 042	...	1 723	...	0	...
7	21 902	...	1 017	...	2 259	...	18 044	...	581	...	0	...
8	2 571	...	1 839	...	19	...	539	...	174	...	0	...
9	264	...	54	...	82	...	117	...	11	...	0	...
10	941	...	460	...	264	...	51	...	167	...	0	...
11	27 353	...	13 956	...	619	...	10 611	...	2 166	...	0	...
12	7 022	...	1 075	...	924	...	3 650	...	1 372	...	0	...
13	423	...	88	...	33	...	267	...	34	...	0	...
14	6 242	...	1 780	...	1 657	...	1 859	...	944	...	4	...
15	3 175	...	812	...	1 070	...	849	...	443	...	1	...
16	15 041	...	3 243	...	1 290	...	7 008	...	3 499	...	1	...
17	957	...	244	...	328	...	85	...	300	...	1	...
18	4 446	...	1 414	...	1 052	...	225	...	1 730	...	25	...
19	1 802	...	343	...	926	...	29	...	482	...	21	...
20	931	...	490	...	243	...	30	...	158	...	10	...

TABLE 30

YUGOSLAVIA

TABLEAU 30

YOUGOSLAVIE

TABLEAU 30

ЮГОСЛАВИЯ

	Total Всего		of which by : dont par : в том числе по :									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	22 827	26 526	7 444	9 149	1 011	1 171	6 471	7 562	7 899	8 642	2	2
01	12 787	13 237	4 775	4 443	537	570	1 475	2 111	5 998	6 111	2	2
1	477	67	50	27	3	4	1	9	423	27	-	-
2	148	163	36	33	18	19	-	-	94	111	-	-
3	382	413	102	61	22	23	1	2	257	327	0	0
4	234	231	32	60	0	0	0	11	202	160	-	-
5	310	356	280	325	2	2	4	-	24	29	-	-
6	1 522	1 623	589	646	4	4	494	522	435	451	-	-
7	276	375	157	233	32	34	-	3	87	105	-	-
8	206	416	11	48	-	0	27	75	168	293	-	-
9	160	204	32	71	59	63	0	1	69	69	-	-
10	255	304	69	89	8	9	9	34	169	172	0	-
11	1 614	1 831	181	335	0	0	469	542	964	954	-	-
12	3 395	4 191	161	320	110	116	433	824	2 691	2 931	0	-
13	36	9	2	2	3	3	-	1	31	3	-	-
14	143	203	79	132	39	42	4	4	21	25	0	-
15	941	741	894	665	33	35	6	2	8	39	0	-
16	794	905	421	419	110	116	20	68	243	302	0	-
17	107	112	91	97	2	2	1	0	13	13	0	0
18	234	268	115	154	44	47	2	2	72	63	1	1
19	97	121	22	32	48	51	-	3	26	35	0	0
20	1 456	704	1 451	694	-	-	4	8	1	2	-	-
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	18 599	19 582	7 096	7 687	1 201	1 334	6 102	6 759	4 199	3 801	1	1
01	8 742	8 408	3 439	2 981	738	785	1 106	1 308	3 458	3 333	1	1
1	749	457	367	171	79	84	108	62	195	140	-	-
2	48	37	35	24	12	13	-	-	1	-	-	-
3	477	510	207	260	146	155	8	20	116	75	0	-
4	33	68	12	26	1	1	0	8	20	33	-	-
5	1 081	1 229	576	655	276	294	-	-	229	280	0	-
6	293	338	37	64	0	1	254	272	2	1	-	-
7	227	340	130	145	26	27	21	25	50	143	0	-
8	204	273	92	126	0	0	106	140	6	7	-	-
9	1 880	1 916	304	203	25	26	259	363	1 292	1 324	-	-
10	83	168	45	76	15	16	5	32	18	44	-	-
11	157	138	70	71	0	1	-	-	87	66	-	-
12	1 123	934	30	39	15	16	315	310	762	568	1	1
13	28	3	1	-	1	1	-	-	26	2	-	-
14	154	170	44	60	31	33	2	1	77	76	0	-
15	414	280	225	90	23	24	-	0	166	166	-	-
16	449	493	219	254	38	40	11	51	181	148	0	-
17	130	180	69	113	2	2	12	18	47	47	0	-
18	151	138	83	74	10	11	2	-	56	53	0	-
19	248	294	85	95	38	40	-	0	125	159	0	-
20	813	442	808	435	-	-	3	6	2	1	-	-

NOTES TO TABLE 30

FINLAND

(a) Including goods for which no mode of transport is indicated.
(b) Including 295 000 tons entered and 228 000 tons left by ferry.
(c) Excluding movement of floating timber, 380 000 tons having entered and 5 000 tons having left.

HUNGARY

(a) Including 2 346 000 tons of fuel and gas transported by pipeline.
(b) Transit includes transport between ports abroad which do not pass through any Hungarian port.
(c) Included in item 12.

NETHERLANDS

(a) Including 185 000 tons entered and 14 267 000 tons left by pipeline in 1967, and 155 000 tons entered and 17 171 000 tons left by pipeline in 1968.

NORWAY

(a) Including goods for which no mode of transport is indicated.
(b) Goods, entering or leaving on board ferries, but loaded in railway wagons or lorries, are considered as having entered or left by sea.

NORWAY (contd.)

(c) Excluding movement of floating timber between Norway and Sweden (67 700 tons having entered and 89 400 tons having left Norway in 1967, and 80 600 tons having entered and 1 000 tons having left in 1968).
(d) Including iron ore transported on the Ofoten railway from Sweden for shipment at Narvik (17 120 000 tons loaded onto ships in 1967 and 21 491 000 tons in 1968).

SWEDEN

(a) Including goods for which no mode of transport is indicated.
(b) Including 1 202 000 tons entered and 1 633 000 tons left by ferry in 1967, and 1 510 000 tons entered and 1 900 000 tons left by ferry in 1968.
(c) Including 1 144 000 tons entered and 1 235 000 tons left by ferry in 1967, and 1 030 000 tons entered and 1 440 000 tons left by ferry in 1968.
(d) Excluding ships and aircraft.

SWITZERLAND

(a) New series. Data are not comparable with those for previous years. Beginning 1 January 1968, statistics are established on the basis of customs documents. They correspond to special trade statistics, excluding raw tobacco and liquid fuels cleared of customs at the exit of private storehouses

NOTES DU TABLEAU 30

FINLANDE

(a) Y compris les marchandises pour lesquelles le mode de transport n'est pas indiqué.
(b) Y compris 295 000 tonnes entrées et 228 000 tonnes sorties par ferry-boat.
(c) A l'exclusion du flottage de bois (380 000 tonnes entrées et 5 000 tonnes sorties).

HONGRIE

(a) Y compris 2 346 000 tonnes de pétrole et de gaz transportés par pipeline.
(b) Le transit comprend les transports d'un port étranger à un autre sans passer par un port hongrois.
(c) Compris dans la rubrique 12.

NORVÈGE

(a) Y compris les marchandises pour lesquelles le mode de transport n'est pas indiqué.
(b) Les marchandises, entrées ou sorties par ferry-boat, mais chargées dans des wagons ferroviaires ou des camions sont considérées comme étant entrées ou sorties par mer.
(c) A l'exclusion du flottage de bois entre la Norvège et la Suède (67 700 tonnes entrées et 89 400 tonnes sorties de la Norvège en 1967, et 80 600 tonnes entrées et 1 000 tonnes sorties en 1968).
(d) Y compris le minerai de fer transporté par le chemin de fer d'Ofoten de la Suède pour embarquement à Narvik (17 120 000 tonnes chargées en 1967 et 21 491 000 tonnes en 1968).

PAYS-BAS

(a) Y compris 185 000 tonnes entrées et 14 267 000 tonnes sorties par pipeline en 1967, et 155 000 tonnes entrées et 17 171 000 tonnes sorties par pipeline en 1968.

SUÈDE

(a) Y compris les marchandises pour lesquelles le mode de transport n'est pas indiqué.
(b) Y compris 1 202 000 tonnes entrées et 1 633 000 tonnes sorties par ferry-boat en 1967, et 1 510 000 tonnes entrées et 1 900 000 tonnes sorties par ferry-boat en 1968.
(c) Y compris 1 144 000 tonnes entrées et 1 235 000 tonnes sorties par ferry-boat en 1967, et 1 030 000 tonnes entrées et 1 440 000 tonnes sorties par ferry-boat en 1968.
(d) Non compris les navires et les aéronefs.

SUISSE

(a) Nouvelle série. Les chiffres ne sont pas comparables avec ceux des années antérieures. Dès le 1er janvier 1968 les statistiques sont établies sur la base des documents douaniers. Elles correspondent à celles du commerce spécial, à l'exclusion des tabacs bruts et des carburants liquides dédouanés à la sortie des entrepôts privés.

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ 30

ВЕНГРИЯ

(a) Включая 2 346 000 тонн топлива и газа, транспортированных по трубопроводам.
(b) Транзитные перевозки включают перевозки между заграничными портами, которые не проходят через какой-нибудь венгерский порт.
(c) Включены в статью 12.

НИДЕРЛАНДЫ

(a) Включая 185 000 тонн импортированных и 14 267 000 тонн экспортированных по трубопроводу в 1967 году, и 155 000 тонн импортированных и 17 171 000 тонн экспортированных по трубопроводу в 1968 году.

НОРВЕГИЯ

(a) Включая грузы, в отношении которых вид транспорта не указан.
(b) Грузы ввозимые или вывозимые паромами, но загруженные в железнодорожные вагоны или грузовики, считаются как ввезенные или вывезенные морем.
(c) За исключением сплава леса между Норвегией и Швецией (в 1967 году в Норвегию было ввезено 67 700 тонн и было вывезено из Норвегии 89 400 тонн, в 1968 году ввезено 80 600 тонн и вывезено 1 000 тонн).
(d) Включая железную руду, перевезенную из Швеции по Офотенской железной дороге для погрузки на суда в Нарвике (17 120 000 тонн, погруженных в 1967 году и 21 491 000 тонн в 1968 году).

ШВЕЙЦАРИЯ

(a) Новые ряды. Данные несопоставимы с данными за предыдущие годы. Начиная с 1 января 1968 года, статистические данные основываются на таможенных документах. Они соответствуют данным специальной торговой статистики, исключая табачное сырье и жидкое топливо, очищенные от пошлин при выходе из частных складов.

ШВЕЦИЯ

(a) Включая грузы, в отношении которых вид транспорта не указан.
(b) Включая 1 202 000 тонн ввезено и 1 633 000 тонн вывезено паромом в 1967 году, и 1 505 000 тонн ввезено и 1 900 000 тонн вывезено паромом в 1968 году.
(c) Включая 1 144 000 тонн ввезено и 1 235 000 тонн вывезено паромом в 1967 году, и 1 030 000 тонн ввезено и 1 440 000 тонн вывезено паромом в 1968 году.
(d) За исключением судов и самолетов.

ФИНЛЯНДИЯ

(a) Включая грузы, в отношении которых вид транспорта не указан.
(b) Включая 295 000 тонн ввезено и 228 000 тонн вывезено паромом.
(c) За исключением сплава леса (380 000 тонн ввезено и 5 000 тонн вывезено).

30. International goods transport by commodity categories

Unit of measurement: 1000 t

	Goods entered the country	Marchandises entrées dans le pays	Грузы ввезенные в страну
0	All commodities including transit	Toutes marchandises y compris le transit	Все грузы, включая транзитные
01	All commodities excluding transit	Toutes marchandises, non compris le transit	Все грузы, за исключением транзитных
1	of which : Cereals	dont : Céréales	в том числе : Зерновые
2	Fresh fruit and vegetables	Fruits et légumes frais	Свежие фрукты и овощи
3	Other food products, beverages, tobacco	Autres produits alimentaires, boissons, tabacs	Прочие пищевые продукты, напитки, табак
4	Seeds, oil-nuts, oils, fats	Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses	Масличные семена и орехи, растительные масла, жиры
5	Wood, cork	Bois, liège	Древесина, пробка
6	Fertilizers	Engrais	Удобрения
7	Crude materials other than ore	Minéraux bruts, autres que minerais	Минеральное сырье, за исключением руд
8	Iron ore, scrap iron	Minerai de fer, ferrailles	Железная руда, железный лом
9	Non-ferrous metal ore	Minerais de métaux non ferreux	Руды цветных металлов
10	Other crude materials	Autres matières brutes	Прочее сырье
11	Solid fuel	Combustibles solides	Твердое топливо
12	Petroleum and petroleum products, gas	Pétrole et produits pétroliers, gaz	Нефть и нефтяные продукты, газ
13	Tars from coal and natural gas	Goudrons dérivés du charbon et du gaz naturel	Смолы, полученные из угля и природного газа
14	Chemicals	Produits chimiques	Химические продукты
15	Lime, cement, other mineral articles	Chaux, ciments, autres articles minéraux	Известь, цемент, прочие минералы
16	Metals	Métaux	Металлы
17	Manufactured metal articles	Articles manufacturés en métal	Готовые изделия из металла
18	Machines, transport equipment	Machines, matériel de transport	Машины, транспортное оборудование
19	Miscellaneous manufactured articles	Articles manufacturés divers	Различные готовые изделия
20	Goods not elsewhere specified	Marchandises non désignées ailleurs	Грузы, не перечисленные в других категориях
	Goods left the country	**Marchandises sorties du pays**	**Грузы вывезенные из страны**
0	All commodities including transit	Toutes marchandises y compris le transit	Все грузы, включая транзитные
01	All commodities excluding transit	Toutes marchandises, non compris le transit	Все грузы, за исключением транзитных
1	of which : Cereals	dont : Céréales	в том числе : Зерновые
2	Fresh fruit and vegetables	Fruits et légumes frais	Свежие фрукты и овощи
3	Other food products, beverages, tobacco	Autres produits alimentaires, boissons, tabacs	Прочие пищевые продукты, напитки, табак
4	Seeds, oil-nuts, oils, fats	Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses	Масличные семена и орехи, растительные масла, жиры
5	Wood, cork	Bois, liège	Древесина, пробка
6	Fertilizers	Engrais	Удобрения
7	Crude materials other than ore	Minéraux bruts, autres que minerais	Минеральное сырье, за исключением руд
8	Iron ore, scrap iron	Minerai de fer, ferrailles	Железная руда, железный лом
9	Non-ferrous metal ore	Minerais de métaux non ferreux	Руды цветных металлов
10	Other crude materials	Autres matières brutes	Прочее сырье
11	Solid fuel	Combustibles solides	Твердое топливо
12	Petroleum and petroleum products, gas	Pétrole et produits pétroliers, gaz	Нефть и нефтяные продукты, газ
13	Tars from coal and natural gas	Goudrons dérivés du charbon et du gaz naturel	Смолы, полученные из угля и природного газа
14	Chemicals	Produits chimiques	Химические продукты
15	Lime, cement, other mineral articles	Chaux, ciments, autres articles minéraux	Известь, цемент, прочие минералы
16	Metals	Métaux	Металлы
17	Manufactured metal articles	Articles manufacturés en métal	Готовые изделия из металла
18	Machines, transport equipment	Machines, matériel de transport	Машины, транспортное оборудование
19	Miscellaneous manufactured articles	Articles manufacturés divers	Различные готовые изделия
20	Goods not elsewhere specified	Marchandises non désignées ailleurs	Грузы, не перечисленные в других категориях

30. Transport international de marchandises par catégorie de marchandise

Unité: 1000 t

30. Международное грузовое движение по категориям грузов

Единица: 1000 т

ANNEX I

DEFINITIONS

The Working Party on Transport Statistics of the Inland Transport Committee has agreed to the following definitions for the collection of statistical data included in this Bulletin (document TRANS/WP.6/54/Rev.4). Although governments have been requested to submit returns in accordance with the definitions, in some instances it may not have been possible to comply with this request. Where the secretariat is aware of departures from the definitions, such departures are indicated by means of footnotes in the relevant tables.

ALL MODES OF TRANSPORT

1. Network: A group of tracks or lines of communication. This term is defined below for each mode of transport.

2. Vehicle: Mobile equipment unit, including tractive or propelling equipment, intended for transporting persons or goods.

3. Vehicle traffic: The movement of vehicles on networks. When a vehicle is being carried on another vehicle, only the movement of the carrying vehicle is taken into consideration.

4. Transport: The carriage of persons or goods (including animals and vehicles carried on other vehicles) on networks as defined herein for each mode of transport, and not the movement of vehicles as such. It excludes the carriage of fuel and stores by the vehicle in which they are consumed. The weight of the goods is expressed in metric tons.

RAILWAYS

General

5. Scope of the railway statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: These statistics refer to (a) all main-line railway networks, irrespective of gauge, and, where possible, to (b) secondary railways which carry out transport operations for the public. They exclude, however, networks the operations of which are wholly or mainly within one urban area.

Networks

6. Railway network of a country: The networks of all the railway administrations in the country. The network of a particular railway administration consists of all railway lines operated by that administration. It does not include stretches of road or inland waterway, even should rolling stock be conveyed over such routes, e.g. by wagon-carrying trailers or ferries. Main-line networks are distinguished from secondary networks. The most important network in any country is the main-line network; all other networks are regarded as secondary.

7. Track: A pair of rails over which railway vehicles can run.

8. Running track: A track providing end-to-end line continuity and used for working regular trains between stations or places indicated in tariffs as independent points of departure or arrival for the conveyance of passengers or goods.

9. Line: One or more running tracks, each kilometre of line counting as one, however many tracks there may be.[1/] Where a section of network comprises two or more lines running alongside one another, there are as many lines as routes to which tracks are allotted exclusively.

10. Lines operated for passenger transport: Lines operated normally for passenger and goods transport and lines normally operated exclusively for passenger transport.

11. Lines operated for goods transport: Lines operated normally for passenger and goods transport and lines normally operated exclusively for goods transport.

12. Electrified tracks: Tracks provided with an overhead trolley wire or with a conductor rail to permit electric traction.

13. Electrified lines: Lines with one or more electrified main running tracks. Portions of line adjacent to stations that are electrified only to permit shunting and not electrified as far as the next station are to be counted as non-electrified lines.

1/ Secretariat note: The total length of line operated is the length operated for passenger or goods transport.

Vehicles

14. Railway vehicle: Mobile equipment running exclusively on rails, moving either under its own power (locomotive and rail motor vehicles) or hauled by another vehicle (carriages, vans and wagons).

15. Locomotive: Railway vehicle equipped with prime mover and motor or with motor only (electric locomotive) used for hauling railway vehicles.

(a) Steam locomotive: Locomotive, whether cylinder or turbine, in which the source of power is steam, irrespective of the type of fuel used.

(b) Electric locomotive: Locomotive with one or more electric motors, deriving current from overhead wires or conductor rails or from accumulators carried on the locomotive. A locomotive so equipped which has also an engine (diesel or other) to supply current to the electric motor when it cannot be obtained from an overhead wire or from a conductor rail is classed as an electric locomotive.

(c) Diesel locomotive: Locomotive the source of power of which is a diesel engine, irrespective of the type of transmission installed. However, diesel-electric locomotives equipped to derive power from an overhead wire or from a conductor rail are classed as electric locomotives.

(d) Special-system locomotive: Locomotive other than steam, electric or diesel, such as compressed air, gas or petrol locomotive.

16. Rail motor vehicle: Motor vehicle constructed for the conveyance of passengers or goods by rail. In motor vehicle statistics, every indivisible set is counted as a rail motor vehicle; in statistics of passenger vehicles and of goods vehicles, each body is counted as a unit. The definitions of the various categories of locomotive (electric, diesel, etc.) apply, mutatis mutandis, to rail motor vehicles.

17. Power of locomotives and rail-cars: Mechanical force developed by locomotives and rail motor vehicles, calculated in accordance with the formulae given in Annex I of document TRANS/WP.6/54/Rev.4.

18. Passenger vehicle: Railway vehicle, which may be a rail motor vehicle or a hauled vehicle (passenger carriage), intended for the conveyance of passengers, even if it comprises one or more compartments or spaces specially reserved for luggage, parcels, mail, etc. These vehicles include special vehicles such as sleeping-cars, saloons, dining-cars and ambulance cars. Each separate body of an indivisible set is counted as a passenger vehicle.

19. Carrying capacity of passenger vehicles: The number of seats or berths available in the vehicle when performing the service for which it is primarily intended; in case of doubt, the capacity is the highest number of seats or berths available. Where accommodation is provided specially for standing passengers, the number of standing places offered is included in the carrying capacity, but must be shown separately in the statistics.

20. Van: Railway vehicle, which may be a rail motor vehicle, forming part of a passenger or freight train and used by the train crew as well as, if need be, for the conveyance of luggage, parcels, bicycles, etc. Vehicles possessing one or more passenger compartments must not be counted as vans but as passenger-carrying vehicles. Mail vans, belonging to railway administrations, are included under vans when they do not possess a passenger compartment.

21. Wagon: Railway vehicle, which may be a rail motor vehicle, normally intended for the transport of goods.

(a) Covered wagon: Wagon characterized by its closed construction (solid sides all the way up and roof) and by the safety it provides for the goods conveyed in it (possibility of padlocking and sealing).

(b) High-sided wagon: Wagon with no roof and with rigid sides higher than 60 cm.

(c) Flat wagon: Wagon without roof or sides, or wagon without roof but with sides not higher than 60 cm, or swing-bolster wagon.

(d) Special wagons:

(i) Insulated wagon: Covered wagon of which the body is built with insulating walls, doors, floor and roof, by which heat exchanges between the inside and outside of the body can be so limited that the over-all heat transfer factor (K or U factor) is equal to or less than 0.6 kilocalories[2/] (1 kcal = 4 185 joules) per square metre of the geometric mean of the inside and outside surface areas per hour and per degree centigrade of air temperature difference between the inside and outside of the body when empty, the values of the K factor being those obtaining when the mean temperature of the walls of the body is +20°C (between +30°C and +35°C in the case of tank wagons for the conveyance of liquid foodstuffs).

2/ In the case of wagons already in service on 30 June 1962, or placed in service before 30 June 1964, this factor may be equal to or less than 0.8 kcal until 30 June 1968.

(ii) Refrigerated wagon: Insulated wagon which, using a source of cold (natural ice, with or without the addition of salt; dry ice, with or without evaporation control; eutectic plates, etc.) other than a mechanical or "absorption" unit, is capable, with a mean outside temperature of +25°C, of lowering the temperature inside the body, when empty, to and thereafter keeping it for not less than 12 hours at a maximum of +5°C with the aid of appropriate refrigerants and fittings. Refrigerated wagons must be provided with one or more compartments for the refrigerant which can be filled from the outside.

(iii) Mechanically refrigerated wagon: Insulated wagon, fitted with a refrigerating appliance (mechanical compressor, "absorption" unit, etc.) which is capable, with a mean outside temperature of +30°C, of lowering the temperature inside the body, when empty, to and thereafter maintaining steadily for not less than 12 hours any constant temperature level desired between +12°C and 0°C inclusive.

(iv) Heated wagon: Insulated wagon fitted with a heat-producing appliance which is capable of raising the temperature inside the body, when empty, to and thereafter maintaining it steadily at a practically constant value of not less than +12°C for not less than 12 hours when the average outside temperature of the body may fall to -10°C.

(v) Tank wagon: Wagon fitted with one or more tanks specially designed for the transport of liquids or gases in bulk.

(vi) Wagon specially built or equipped to facilitate, reduce or eliminate handling of goods: Silo wagons, tip wagons, hopper wagons, etc.

(vii) Wagon specially built or equipped for the transport of: containers, or road-rail or road trailers.

(viii) Other special wagons: All types of special wagon not mentioned above.

22. Carrying capacity of wagon: The carrying capacity of a wagon is the maximum authorized weight of goods it can carry.

23. Percentage of total park under or awaiting repair or maintenance: Percentage of vehicles temporarily withdrawn from service for maintenance or repair. Maintenance or repair comprises all operations necessary for keeping vehicles or putting them back in working order.

24. New units placed in service during the year: Newly-built vehicles made available for operating for the first time during the year.

25. Units scrapped during the year: Vehicles permanently withdrawn from service on the system during the year.

26. Vehicles to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The following vehicles must be included in the statistics of every railway administration:

(a) all railway vehicles of the system, i.e. those actually at its disposal, including:

(i) those under or awaiting repair, stabled or stored;

(ii) those temporarily away from the administration's network on "inter-system" working (locomotives, rail motor vehicles, passenger carriages and vans) or in the normal course of exchange between railway systems (under RIV or similar arrangements) in connexion with inter-system goods transport;

(b) railway vehicles "for private use", i.e. those which are neither owned by nor at the disposal of the system, but have their home station on, and are operated on, the administration's network.

27. Statistics of a railway system must exclude vehicles not at its disposal, for example:

(a) any temporarily on its network in the course of inter-system working (locomotives, rail motor vehicles, passenger carriages and vans) or in the normal course of exchange between railway systems (under RIV or similar arrangements) in connexion with inter-system goods transport; or

(b) any which, although owned by the system, are on hire to, or otherwise at the disposal of, other systems.

Staff

28. Staff: All employees paid directly by the railway administration.[3/]

29. Total number of employees to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: Staff employed, in whatever capacity, during the statistical period in operating the railway, but excluding staff employed by ancillary services such as road transport, shipping services, hotels and restaurants.[3/]

3/ Secretariat note: The results of a study now being carried out by UIC on staff statistics might necessitate amendments to this definition, together with changes in the employees to be included in the statistics (paragraph 29).

Vehicle traffic

30. Train: One or more vehicles hauled by one or more locomotives or rail motor vehicles, or one separate rail motor vehicle running under a given number on distinct designation from an initial fixed point to a fixed terminal point.

31. Passenger train: Train for the carriage of passengers composed of one or more passenger vehicles and, possibly, vans.

32. Freight train: Train made up of one or more wagons and, possibly, vans moving either empty or under load.

33. Mixed train: Train composed of both passenger carriages and wagons and, possibly, vans. These trains should not be counted both as passenger and goods trains; apportionment of the kilometres run by such trains is made in accordance with the rules of the particular railway administration.

34. Service train: Train of passenger carriages running empty, work train, repair train, breakdown train, trial train, ballast train, gravel train, snowplough train, etc.

35. Passenger-train-kilometre or Freight-train-kilometre: Unit of measure representing the movement of a passenger or freight train over one kilometre. The distance taken is the length of line covered by the train on the railway administration's network. Shunting movements and journeys by train ferry are not included in train-kilometre statistics.

36. Train-kilometres to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: Train-kilometres run by the various categories of train mentioned above, whether the vehicles are owned by the particular administration or by other systems.

37. Wagon loaded: Unit of measure representing one wagon loaded with goods and despatched. Wagons loaded at private sidings, or harbour stations connected with a network and thereafter handed over to that network are considered to be loaded on that network. Wagons loaded on a secondary network connected with a main network and thereafter handed over to the main network are considered to be loaded on the main network, though the following are not regarded as being loaded on a particular network:

(a) any wagon despatched with a load of goods transshipped from another wagon already loaded and despatched on the same network; or

(b) any wagon loaded during direct transshipment on rail of goods from a main network to another main network at a station with which both networks are connected (see the definition of direct transshipment on railways in paragraph 55).

38. Wagons loaded to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: All wagons loaded on the network. As regards secondary networks, only wagons not handed over to a main network should be included.

39. Wagon entered loaded from abroad: Wagon entering loaded from a foreign network, in transit or for unloading in the country.

40. Wagons entered loaded to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: All wagons entering the network loaded.

41. Wagon-day: Unit of measure representing the presence of a wagon on a network for one day.

42. Positive or negative balance of wagons exchanged with foreign railway systems: The difference during the statistical period between the number of wagon-days of wagons of the administration concerned on exchange on the lines of other networks and the number of wagon-days of wagons of other networks on exchange on the lines of the administration concerned, divided by the number of days in the period. This difference is positive if the first of these two figures is less than the second, and negative in the contrary case.

43. Wagon-kilometre: Unit of measure representing the movement of one wagon, loaded or empty, over a distance of one kilometre, the distance being that actually run, shunting and other similar movements being disregarded. All wagon journeys over the lines of the network are included, irrespective of the ownership of the wagons.

44. Empty wagon-kilometre: A wagon-kilometre run by a wagon without a load.

45. Percentage empty to total wagon-kilometres: Empty wagon-kilometres expressed as a percentage of total wagon-kilometres.

Transport

46. Railway transport: Transport (as defined in paragraph 4) over the network (as defined in paragraph 6).

47. Service transport: Transport which the railway administration performs in order to meet its internal requirements whether or not such transport produces revenue for book-keeping purposes.

48. Transport for third parties: Transport which the railway administration performs for third parties, i.e. all transport other than service transport, including:

(a) revenue-producing commercial transport (transport for hire or reward) and

(b) transport free of charge.

49. Passenger: Any person, excluding members of train crews, who makes a journey by railway vehicle on a given network.

50. Passenger-kilometre: Unit of measure representing the carriage of one passenger by rail over a distance of one kilometre.

51. Passenger transport data to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The figures must cover all passengers carried by rail over the network of the administration concerned. Only transport by rail should be included; where a series of operations is carried out by different modes of transport, the figures should refer solely to journeys by rail.

52. Every paying passenger must be counted; passengers carried free of charge must be omitted. It is essential that the data for passengers carried and passenger-kilometre data should be consistent with one another. Any passenger travelling successively over one or more secondary networks and a main-line network, or conversely, should be included only in the statistics of the main-line network. Any passenger using several secondary networks in turn should be counted only once.

53. The distance to be taken into account is that over which the passenger actually travelled.

54. Goods carried: Goods which have been moved by rail on the network of the administration concerned. The total quantity of goods carried on a network consists of the quantity loaded and of the quantity entered loaded (see paragraph 57).

55. Direct transshipment on railways: Transshipment of goods from one rail vehicle to another where the distance between the vehicles is not such as to call for intermediary transport outside the station precincts.

56. Goods loaded: Goods placed on a rail vehicle and despatched by rail. Goods loaded at private sidings, or harbour stations connected with a network and thereafter handed over to that network are considered to be loaded on that network. Goods loaded on a secondary network physically connected to a main-line network and subsequently handed over to a main-line network are to be regarded as having been loaded on the main-line network. Not so, however, are goods which:

(a) once loaded on a particular network, are transshipped from one rail vehicle to another on the same network; or

(b) on being handed over from one network to another, are directly transshipped on railways at a station adjoining another system (see definition of direct transshipment on railways in paragraph 55 above).

57. Goods entered loaded: Goods loaded on a foreign network and having entered the network concerned by rail in transit or for unloading in the country; goods transshipped directly on railways on entering the network are also regarded as having entered loaded.

58. Net ton-kilometre: Unit of measure for goods carried representing the carriage of one ton of goods by rail over a distance of one kilometre.

59. Average haul per ton: Average distance each ton of goods has been carried on the administration's network.

60. Average wagon load: Average weight of goods per wagon loaded or wagon entered loaded.

61. Goods transport data to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The statistics should include all rail transport[4/] performed on the network of the system concerned. Only rail-borne transport should be included; where transport is carried out successively by different modes of transport, the statistics must relate solely to the rail portion of the haul.

62. The weight to be taken into consideration is the weight charged for in respect of revenue producing commercial transport, and the gross weight of the goods in respect of service transport and of free of charge transport for third parties.

63. The distance to be taken into consideration is,

(a) in the case of revenue producing commercial transport of goods: the distance charged for, with deduction of artificial surcharges for distance;

(b) in the case of service transport and of transport free of charge for third parties: the actual operating distance.

ROADS

Networks, Including Road Expenditure

64. Network: The road network of a country is made up of all that country's roads which are open to public traffic, including toll-roads.

65. Road: Line of communication for the use of four-wheeled and other road motor vehicles running on their own wheels.

4/ Secretariat note: Both transport for third parties and service transport should therefore be included.

66. Carriageway: Part of the road intended for the movement of road motor vehicles; the parts of the road which form a shoulder for the lower or upper layers of the road surface are not part of the roadway, nor are those parts of the road intended for the circulation of road vehicles which are not self-propelled or for the parking of vehicles even if, in case of danger, they may occasionally be used for the passage of motor vehicles. The width of a carriageway is measured perpendicularly to the axis of the road.

67. Urban road: A road within the boundaries of a built-up area with a population of 5 000 or more.

68. Main road: Road intended primarily for long-distance traffic or connecting principal centres of population.

69. Motorway: Road which meets all the following requirements:

(a) it has no level intersections with other roads or tracks;
(b) direct access to it from properties alongside it is prohibited;
(c) no traffic other than motor traffic is permitted on it.

70. Roads to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: All urban and non-urban roads open to public traffic. In determining the length of roads, it is desirable that one and the same road surface should not be counted twice; and it is recommended therefore that, where possible, the method referred to in Annex 2 of document TRANS/WP.6/54/Rev.4 should be used, especially as regards urban roads. A note should appear in the statistical return saying whether or not statistics of urban and non-urban roads include double counting in respect of intersections.

Vehicles

71. Road vehicle: A vehicle running on wheels and intended for use on public roads.

72. Mechanically propelled road vehicle: Road vehicle, whether connected or not to electric conductors, fitted with an engine whence it derives its sole means of propulsion. These vehicles include trolleybuses and tramcars.

73. Road motor vehicle: Mechanically propelled road vehicle (including tractors) normally used for the carriage of persons or goods, other than vehicles running on rails or connected to electric conductors. Cycles with auxiliary engines, as defined in paragraph 79, are not included among road motor vehicles.

74. Passenger road vehicle: [5/] A road vehicle designed, exclusively or primarily, to carry one or more persons.

75. Passenger road motor vehicle: [5/] A road motor vehicle designed, exclusively or primarily, to carry one or more persons.

76. Goods road vehicle: [5/] Road vehicle designed, exclusively or primarily, to carry goods.

77. Goods road motor vehicle: [5/] Road motor vehicle designed, exclusively or primarily, to carry goods.

78. Cycle: Two-wheeled or three-wheeled road vehicle, fitted with pedals and using human energy as its sole means of propulsion.

79. Cycle with auxiliary engine: Two-wheeled or three-wheeled road vehicle possessing all the normal characteristics of a cycle in respect of structure and performance and fitted with an engine, the cubic capacity of which does not exceed 50 cubic centimetres.

80. Motor cycle: Two-wheeled road motor vehicle with or without a sidecar, not falling under the definition of a cycle with an auxiliary engine, and also a motor-driven wheelchair and a three-wheeled motor vehicle for the transport of passengers with an unladen weight not exceeding 400 kg. [6/]

81. Private car: Road motor vehicle, other than a motor cycle, intended for the transport of passengers and seating not more than nine persons (including the driver). The term "private car" therefore covers taxis and hired vehicles, provided that they have fewer than ten seats.

82. Motor coach or bus: Passenger road motor vehicle, seating more than nine persons (including the driver).

83. Number of seats in motor coaches or buses: Number of seats or berths, including the driver's, available in the vehicle when it is performing the service for which it is primarily intended; in case of doubt, the capacity is the highest number of seats or berths available.

84. Total transport capacity of motor coaches and buses: Number of seats and special standing-room places provided for passengers. [7/] The number of standing-room places should be indicated separately in the statistics.

85. Tractor: Road motor vehicle designed, exclusively or primarily, to haul other road vehicles.

5/ Vehicles designed for the transport of both passengers and goods should be classified either among the passenger road vehicles or among the goods road vehicles, depending on their primary purpose, as determined either by their technical characteristics or by their category for tax purposes.

6/ Provisional definition pending the revision of Annex 9 to the 1949 (Geneva) Convention on Road Traffic.

7/ This definition is of practical importance only for urban transport statistics.

86. Trailer: Road vehicle designed to be drawn by a road motor vehicle. Trailers intended for coupling to agricultural tractors are not included.

87. Semi-trailer: Trailer which has no front axle and which is coupled to the hauling vehicle in such a manner that part of the trailer rests on the tractor and that a substantial part of its weight and of the load that it may contain is borne by the tractor.

88. Articulated vehicle: A unit made up of a road motor vehicle and of a semi-trailer.

89. Combination of vehicles: A unit intended for the transport of goods, made up of a road motor vehicle and of one or more trailers (other than semi-trailers).

90. Load capacity: Maximum weight of goods declared permissible by the competent authority of the country of registration of the vehicle.

91. Permissible maximum weight: Total of the weight of the vehicle when stationary and ready for the road (including the weight of the driver and of all other persons carried at the same time) and of the weight of the load declared permissible by the competent authority of the country of registration of the vehicle.

92. Goods road vehicles operated for hire or reward: Goods road vehicles operated, exclusively or primarily, in respect of transport for hire or reward (see definition of transport for hire or reward, paragraph 103 below).

93. Goods road vehicles operated on own account: Goods road vehicles operated, exclusively or primarily, in respect of transport on own account (see definition of transport on own account, paragraph 104 below).

94. Road vehicles to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The statistics supplied should cover all the road vehicles listed in the relevant tables of the questionnaire (including those under or awaiting repair) and registered in the country and licensed to use roads open to public traffic, but excluding military vehicles.

95. The number of vehicles to be shown in the statistics is that at a given date during the statistical period, the date being chosen so as to represent, if possible, the maximum number during that period.

Vehicle traffic

96. Vehicle-kilometre: Unit of measure representing the journey of a road vehicle, loaded or empty, over one kilometre of road, the distance being the actual length of road covered. Articulated vehicles and transport units made up of a tractor and a trailer are counted as one vehicle. In all other cases, trailers are counted as separate vehicles.

97. Foreign vehicle: A vehicle bearing foreign registration plates.

98. Vehicle-kilometres to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe:

(a) Internal traffic: The statistics should reflect the number of vehicle-kilometres performed on the territory of the country, regardless of the country of registration of the vehicles.

(b) International traffic: The statistics should reflect the number of vehicle-kilometres performed in the course of international journeys, including frontalier traffic, on the territory of the country by

(i) foreign vehicles,

(ii) vehicles of the country.

99. Entry of a road vehicle: A road vehicle which entered the country, by road, loaded or empty. However, any road vehicle entering the country by another means of transport, the use of which for short journeys is dictated by geographical or climatic conditions, is considered to have entered by road.

100. Exit of a road vehicle: A road vehicle which left the country by road, loaded or empty. However, any road vehicle leaving the country by another means of transport, the use of which for short journeys is dictated by geographical or climatic conditions, is considered to have left by road.

101. Transit of a goods road vehicle: A road vehicle which entered the country by road, loaded or empty, and which left it by road, loaded or empty, at a place different from the point of entry, provided that there has been no unloading or no loading in the country.

102. Entries, exits and transits of road vehicles to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The statistics should reflect the movements of foreign vehicles by road, including vehicles moving in frontalier traffic, across the frontiers of the country. In the case of buses, motor coaches and goods road vehicles, they should also reflect such movement of the vehicles of the country. Articulated vehicles and transport units made up of a tractor and a trailer are counted as one vehicle. In all other cases, trailers are counted as separate vehicles.

Transport

103. Transport for hire or reward: Transport for remuneration, of persons or goods, on behalf of third parties.

104. Transport on own account: A transport operation performed by a person (physical or corporate)

(a) (i) either in his own vehicle(s); (ii) or in vehicle(s) placed exclusively at his disposal for internal transport, in compliance with conditions laid down in national laws and regulations when they authorize such placing of vehicles at disposal; or, for international transport, in compliance with conditions laid down in international agreements;

(b) for his own needs[8/] and for the transport (i) of himself, his family, friends or employees, or (ii) of goods belonging to him, or (iii) of goods he does not own, but which he has bought, sold, borrowed or lent, loaned or hired, produced or processed, or repaired, always provided that transport constitutes only an ancillary operation.

Passenger transport

105. Passenger: A person is deemed to be a passenger every time that this person makes a journey on the network of the country in a road vehicle. Service staff assigned to buses, motor coaches, trolleybuses, tramcars and goods road vehicles are not counted as passengers.

106. Passenger-kilometre: Unit of measure of the carriage of a passenger by road over a distance of one kilometre.

107. Data on passenger transport to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The statistics should refer to all passengers carried on the network of the country by the vehicles of the country and by foreign vehicles.[9/] The distance on which passenger-kilometres should be based is the actual distance travelled by the passenger.

Goods transport

108. Goods loaded: Goods placed on a road vehicle and despatched by road. When a journey is interrupted by a breakdown of the vehicle or for a similar cause and goods are transshipped from one road vehicle to another, this operation is not regarded as loading.

109. Goods having entered the country by road other than in transit by road throughout: Goods which, having been loaded on a road vehicle in another country, entered the country by road and were unloaded there (or transshipped to another means of transport). However, goods carried by a vehicle entering the country by another means of transport, the use of which for short journeys is dictated by geographical or climatic conditions, are considered as having entered by road.

110. Goods having left the country by road other than in transit by road throughout: Goods which having been loaded (or transshipped from another means of transport) on a road vehicle in the country, left the country by road. However, goods carried by a vehicle leaving the country by another means of transport, the use of which for short journeys is dictated by geographical or climatic conditions, are considered as having left by road.

111. Goods in transit by road throughout: Goods which entered the country by road and left the country by road,[10/] at a point different from the point of entry, after having been carried across the country solely by road. The considerations relating to short journeys by another means of transport, which were referred to in connexion with "goods having entered the country by road" and "goods having left the country by road" apply to goods in transit by road throughout.

112. Goods carried: Goods moved by road on the network of the country concerned. The total quantity of goods carried in a country is made up of the quantity of goods loaded in the country, the quantity of goods having entered the country by road and the quantity of goods in transit by road throughout.

113. Net ton-kilometre: Unit of measure of goods transport which represents the carriage of one ton by road over a distance of one kilometre.

114. Goods transport data to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The statistics should include all road transport performed on the network of the country by the vehicles of the country and by foreign vehicles.

8/ "His own needs" includes the commercial and industrial needs of the undertakings concerned.

9/ In the case of traffic for hire or reward, the exclusion of passengers travelling free of charge (e.g. small children) may be unavoidable. Moreover, such exclusion might be desirable from the point of view of comparability with railway statistics.

10/ Goods need not necessarily be carried in the same road vehicle throughout.

115. The weight to be taken into consideration is the gross weight of goods, including that of equipment such as containers and pallets containing goods, in respect of transport on own account, and the weight charged for, in respect of transport for hire or reward.

116. The distance to be taken into consideration is the actual distance covered in respect of transport on own account, and the distance charged for - or failing that, the actual distance covered - in respect of transport for hire or reward.

INLAND WATERWAYS

Networks

117. The network of inland waterways of a country is made up of all the inland waterways of that country which are open to public navigation (vehicle traffic) for the carriage of goods.

118. Navigable inland waterway: A stretch of water, not part of the sea, over which craft of a carrying capacity of not less than 50 tons can navigate when normally loaded. This term covers both navigable rivers and lakes (natural watercourses, whether or not they have been improved for navigation purposes) and navigable canals (waterways constructed primarily for the purpose of navigation). The length of lakes is counted as that between the most distant points between which transport is performed.

119. Waterways regularly used for transport: Waterways over which a minimum amount of transport is performed each year; this amount, expressed as ton-kilometres per kilometre of waterway, is determined by each government in the light of conditions prevailing on its waterway network.

120. Inland waterways to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The entire network of the country.

Vehicles

121. Inland water transport (IWT) craft: Craft having a minimum carrying capacity of 20 tons, designed for the carriage of goods by inland waterway.

122. Dumb barge: IWT craft not having its own means of mechanical propulsion. Barges with only an auxiliary engine should be regarded as dumb barges.

123. Dumb tanker: IWT craft, intended for the bulk transport of liquids or gases, not having its own means of mechanical propulsion. Tankers with only an auxiliary engine should be regarded as dumb tankers. Tankers for the transport in bulk of powdered products such as cement, flour, plaster, etc., are to be excluded and counted with craft for the transport of dry cargo.

124. Self-propelled barge: IWT craft having its own means of mechanical propulsion. Barges with only an auxiliary engine should be regarded as dumb barges.

125. Self-propelled tanker: IWT craft intended for the bulk transport of liquids or gases, having its own means of mechanical propulsion. Tankers with only an auxiliary engine should be regarded as dumb tankers. Tankers for the transport in bulk of powdered products such as cement, flour, plaster, etc. are to be excluded and counted with craft for the transport of dry cargo.

126. Tug: Powered craft developing not less than 50hp, designed for the towing of barges, tankers or rafts, but not for the carriage of goods. Tugs equipped for pushing are counted as tugs.

127. Pusher craft: Powered craft developing not less than 50hp, designed specially for the pushing of craft.

128. Pushed barge: Dumb barge designed specially for being pushed.

129. Pushed tanker: Dumb tanker designed specially for being pushed.

130. Carrying capacity (also referred to as "deadweight capacity"): Maximum permissible weight of goods, expressed in tons, which an IWT craft may carry according to the ship's documents.

131. Power (hp): Mechanical force developed by the motive power installation in craft. This power (the unit of which is 75 kilogramme-metres per second) should be measured in effective horsepower (power transmitted to the propeller).

132. Data on craft to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The statistics should cover all craft, excluding harbour craft, seaport lighters and seaport tugs, craft able to navigate on rivers but which are authorized to navigate on the sea (coasters), listed in the questionnaire, including those under or awaiting repair, which are registered in the country or, if there is no registration of craft in the country, which are owned by persons (natural or legal) resident in the country. Figures in respect of craft in service should reflect the situation at the end of the year; those in respect of craft put into service during the year should refer to all craft placed in service in the country for the first time new or used.

Transport

133. Goods loaded: Goods placed in an IWT craft and despatched by inland waterway. Transshipment from an IWT craft to another craft does not constitute loading, nor does transshipment as a result of a breakdown or of lightening in the case of low water.

134. Goods unloaded: Goods removed from an IWT craft after transport by inland waterway. Transshipment from an IWT craft to another craft does not constitute unloading, nor does transshipment as a result of a breakdown or of lightening in the case of low water.

135. Goods having laft the country by IWT (other than in transit by IWT throughout): Goods which, having been loaded on an IWT craft in the country, left the country by IWT.

136. Goods having entered the country by IWT (other than in transit by IWT throughout): Goods which, having been loaded on an IWT craft in another country, entered the country by IWT and were unloaded there.

137. Goods in transit by IWT throughout: Goods which entered the country on an IWT craft and also left it on an IWT craft, at a point different from the point of entry, after being carried across the country solely by IWT.

138. Goods carried: Goods which have been moved by an IWT craft on the network of the country concerned. The total quantity of goods carried in a country is made up of the quantity of goods loaded, the quantity of goods having entered the country by IWT and the quantity of goods in transit by IWT throughout.

139. Net ton-kilometre: Unit of measure of goods transport which represents the carriage of one ton by IWT over a distance of one kilometre.

140. Goods transport data to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The statistics should include all IWT transport performed on the network of the country concerned.[11/]

141. The weight to be taken into consideration is the gross weight of goods, including that of equipment, such as containers and pallets, containing goods.

142. The distance to be taken into consideration is the actual distance covered.

COMBINED TRANSPORT

Equipment

143. Container: An article of transport equipment (lift-van, movable tank or other similar structure);

(a) of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use;

(b) specially designed to facilitate the carriage of goods, by one or more modes of transport, without intermediate reloading;

(c) fitted with devices permitting its ready handling, particularly its transfer from one mode of transport to another;

(d) so designed as to be easy to fill and empty; and

(e) having an internal volume of one cubic metre or more. The term "container" includes neither vehicles nor conventional packing.

143a. Very large container: A container, the capacity of which exceeds 3 cubic metres and with an external length, including any permanent attachment, of 6 m (20 feet) or more.

144. Large container: A container, the capacity of which exceeds 3 cubic metres and with an external length, including any permanent attachment, of less than 6 m (20 feet).

145. Small container: A container, the capacity of which is at least one cubic metre but not more than 3 cubic metres.

146. Container fitted for special conveyance ("à porteur aménagé"): Large containers fitted with fixed wheels and which need, when being carried by rail, wagons fitted with special securing devices.

147. Container for private use: Container which does not belong to a transport undertaking for hire or reward.

148. Wagon-carrying trailer: Unit designed for the movement of wagons by road, otherwise than on rails.

149. Road-rail trailer: Road trailer designed for the conveyance of goods and specially constructed or fitted to travel loaded on wagons.

150. Data on combined transport equipment to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The statistics should comprise all equipment (including equipment under or awaiting repair) owned or approved by the railway systems of the country.

11/ Secretariat note: The statistics of goods transport in any given country should relate not only to the tonnage carried under the national flag but to the total tonnage, irrespective of the flag under which carried. For the purpose of classification of waterways by economic importance, transport by raft should be included.

Transport

151. Number of containers forwarded: The number of containers loaded and despatched.

152. Number of operations performed with wagon-carrying trailers: Number of journeys by wagon-carrying trailers conveying wagons loaded with goods.

153. Combined transport data to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The statistics should include all operations carried out on the territory of the country and comprising at least a section of rail transport, with the equipment owned or approved by the railway systems of the country. The weight to be taken into consideration is the weight charged for in respect of transport for hire or reward and the gross weight of goods in all other cases; the distance to be taken into consideration is the distance charged for in respect of transport for hire or reward and the actual distance covered in all other cases.

• • •

SEA PORTS

Goods loaded and unloaded at sea ports: The figures for goods loaded and unloaded should represent the weight of goods (including packing) in external trade loaded onto and unloaded from sea-going vessels of all flags at the ports of the country in question. The goods should exclude: bunkers, ships' stores, ballast, and transshipment (goods transshipped from an importing vessel to an exporting vessel). Goods unloaded into or loaded from bonded warehouse should be included.

OIL PIPELINES

Statistics on the network of, and transport by, oil pipelines refer to pipelines located on the territory of the reporting country. Excluded are pipelines of less than 50 km in length and all pipelines used for military purposes. International pipelines with a total length of 50 km or more should be included, even if part thereof, falling within one country, is less than 50 km.

ANNEXE I

DÉFINITIONS

Le Groupe de travail des statistiques des transports du Comité des transports intérieurs a décidé que les définitions suivantes seraient utilisées pour les statistiques à réunir en vue de leur insertion dans le présent Bulletin (document TRANS/WP 6/54/Rev.4). Quoique les gouvernements aient été priés de présenter leurs communications selon ces définitions, il ne leur a pas toujours été possible de satisfaire à cette demande. Lorsque le secrétariat juge que les définitions ne sont pas respectées, les différences sont indiquées par des notes en bas des divers tableaux.

TOUS MODES DE TRANSPORT

1. Réseau : Ensemble de lignes ou de voies de communication. Ce terme est défini ci-après pour chaque mode de transport.

2. Véhicule : Unité de matériel mobile, y compris les engins de traction ou de poussage, destinée au transport de personnes ou de marchandises.

3. Circulation : Mouvement des véhicules sur les réseaux. Lorsqu'un véhicule est transporté chargé sur un autre véhicule, il n'est tenu compte que du mouvement du véhicule porteur.

4. Transport : Mouvement de personnes ou de marchandises (y compris les animaux et les véhicules chargés sur un autre véhicule) transportées sur les réseaux tels qu'ils sont définis ici pour chaque mode de transport, et non le mouvement des véhicules. En est exclu le transport des carburants, des combustibles et des provisions par le véhicule où ils sont consommés. Le poids des marchandises est exprimé en tonnes métriques.

CHEMINS DE FER

Généralités

5. Champ d'application des statistiques ferroviaires du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Ces statistiques concernent a) tous les réseaux de chemins de fer principaux, quel que soit l'écartement des voies et, si possible, b) les réseaux secondaires qui effectuent des transports pour le public. En sont exclus, par contre, les réseaux qui desservent entièrement ou principalement une seule agglomération urbaine.

Réseaux

6. Réseaux de chemins de fer : Réseaux de toutes les administrations de chemins de fer d'un pays. Le réseau d'une administration ferroviaire se compose de toutes les lignes à voies ferrées gérées par cette administration. N'y entrent pas les trajets par route ou voie d'eau, quand bien même les véhicules ferroviaires y seraient transportés, par exemple lors du transport de wagons sur remorques ou par ferry-boat. On distingue les réseaux principaux et les réseaux secondaires. Le réseau le plus important de chaque pays est le réseau principal; tous les autres réseaux sont considérés comme réseaux secondaires.

7. Voie : Deux rails sur lesquels peuvent circuler des véhicules ferroviaires.

8. Voies principales : Voies assurant la continuité des lignes de bout en bout et destinées à la circulation des trains entre stations ou lieux désignés dans les tarifs comme points indépendants de départ ou d'arrivée pour le transport des voyageurs ou des marchandises.

9. Ligne : Une ou plusieurs voies principales, chaque kilomètre de ligne comptant pour un kilomètre, quel que soit le nombre de voies[1/] Lorsqu'un tronçon du réseau comprend deux ou plusieurs lignes parallèles, on compte autant de lignes qu'il y a d'itinéraires auxquels sont effectées exclusivement des voies.

10. Lignes exploitées pour le transport de voyageurs : Lignes normalement exploitées pour le transport de voyageurs et de marchandises et lignes normalement exploitées pour le seul transport de voyageurs.

11. Lignes exploitées pour le transport de marchandises : Lignes normalement exploitées pour le transport de voyageurs et de marchandises, et lignes normalement exploitées pour le seul transport de marchandises.

12. Voies électrifiées : Voies pourvues d'un fil de contact aérien ou d'un rail conducteur pour permettre la traction électrique.

1/ Note du secrétariat : La longueur totale des lignes exploitées est celle des lignes exploitées pour le transport de voyageurs ou de marchandises.

13. Lignes électrifiées : Lignes comportant une ou plusieurs voies principales électrifiées. Les sections de lignes, aux abords des gares, qui sont électrifiées seulement pour permettre des manoeuvres et dont l'électrification ne se continue pas jusqu'à la gare suivante, doivent être comptées dans les lignes non électrifiées.

Véhicules

14. Véhicules ferroviaires : Matériel mobile roulant exclusivement sur rails; on distingue les véhicules moteurs (locomotives et automotrices) et les véhicules remorqués (voitures, fourgons et wagons).

15. Locomotive : Véhicule ferroviaire, soit à force motrice et à moteur, soit à moteur seul (locomotive électrique), destiné à remorquer des véhicules ferroviaires.

a) Locomotive à vapeur : Locomotive à cylindre ou à turbines employant comme force motrice la vapeur, quel que soit le combustible utilisé.

b) Locomotive électrique : Locomotive pourvue d'un ou plusieurs moteurs électriques actionnés par de l'énergie électrique transmise par fil ou par rail, ou provenant d'accumulateurs portés. Les locomotives ainsi équipées qui seraient également pourvues d'une génératrice (Diesel ou autre) fournissant du courant au moteur électrique quand celui-ci ne peut s'alimenter à un fil ou à un rail sont classées comme des locomotives électriques.

c) Locomotive Diesel : Locomotive actionnée par un moteur Diesel, quel que soit le type de transmission. Toutefois, les locomotives ainsi actionnées qui seraient également équipées pour être actionnées par l'énergie électrique transmise par fil ou par rail sont classées parmi les locomotives électriques.

d) Locomotive à système spécial : Locomotive autre qu'à vapeur, électrique ou Diesel, par exemple locomotive fonctionnant à l'air comprimé, au gaz ou à l'essence.

16. Automotrice : Véhicule moteur aménagé pour le transport sur rail de voyageurs ou de marchandises. Dans les statistiques des véhicules moteurs, chaque rame indéformable est comptée comme une automotrice; dans les statistiques de matériel servant au transport de voyageurs et de matériel servant au transport de marchandises, chaque caisse est comptée comme une unité. Les définitions des diverses catégories de locomotives (électriques, Diesel, etc.) s'appliquent, mutatis mutandis, aux automotrices.

17. Puissance des locomotives et automotrices : Puissance mécanique développée par les locomotives et automotrices, calculée selon les formules indiquées à l'annexe 1 du document TRANS/WP 6/54/Rev. 4.

18. Véhicule à voyageurs : Véhicule ferroviaire destiné au transport de voyageurs, qui peut être une automotrice ou un véhicule remorqué (voiture à voyageurs), même s'il est réservé un ou plusieurs compartiments ou emplacements spéciaux pour les bagages, les colis, la poste, etc. Sont compris dans ces véhicules les véhicules spéciaux tels que wagons-lits, wagons-salons, wagons-restaurants et wagons sanitaires. Chaque élément d'une rame indéformable est compté comme véhicule à voyageurs.

19. Capacité de transport des véhicules à voyageurs : Nombre des places assises ou couchées du véhicule, lorsqu'il assure le service auquel il est essentiellement destiné; en cas de doute, la capacité se mesure par le plus grand nombre disponible de places assises ou couchées. Lorsque des places sont prévues pour des voyageurs debout, le nombre des places debout offertes est compté dans la capacité de transport; il doit toutefois être indiqué séparément dans les statistiques.

20. Fourgon : Véhicule ferroviaire, qui peut être une automotrice, entrant dans la composition des trains de voyageurs ou de marchandises, et qui est utilisé par le personnel d'accompagnement et pour le transport éventuel de bagages, de colis, de bicyclettes, etc. Les véhicules qui comportent un ou plusieurs compartiments pour les voyageurs ne doivent pas être comptés comme fourgons, mais comme voitures. Sont compris dans les fourgons les wagons-poste appartenant aux chemins de fer s'ils n'ont pas de compartiment pour les voyageurs.

21. Wagon : Véhicule ferroviaire qui peut être une automotrice, destiné normalement au seul transport des marchandises.

a) Wagon couvert : Wagons caractérisé par l'étanchéité de sa construction (parois sur toute la hauteur et toit) et par la sécurité du transport (possibilité de fermer le wagon au cadenas et de le plomber).

b) Wagon à hauts bords : Wagon, non muni de toit, à hausses fixes de plus de 60 cm.

c) Wagon plat : Wagon dépourvu de toit et de bords latéraux; wagon dépourvu de toit, avec des hausses de 60 cm au maximum; wagon à traverses pivotantes.

d) Wagons spéciaux :

i) Wagon isotherme : Wagon couvert dont la caisse est construite avec des parois isolantes, y compris les portes, le plancher et la toiture, permettant de limiter les échanges de chaleur entre l'intérieur et l'extérieur de la caisse. Le coefficient de transmission thermique (facteur K ou U) doit rester inférieur ou égal à 0,6 kilocalorie[2/] (1 kcal = 4 185 joules) par m^2 de la moyenne géométrique entre les surfaces intérieures et extérieures, par heure et par degré centigrade d'écart entre la température de l'air à l'intérieur de la caisse vide et celle de l'air à l'extérieur de la caisse. Les valeurs du coefficient K sont valables pour les mesures effectuées lorsque la température moyenne des parois de la caisse est de +20 °C (entre +30 °C et +35 °C dans le cas de wagons-citernes destinés aux transports de liquides alimentaires).

2/ Dans le cas des wagons déjà en service au 30 juin 1962, ou mis en service avant le 30 juin 1964, ce facteur peut être égal ou inférieur à 0,8 kcal jusqu'au 30 juin 1968.

ii) Wagon réfrigérant : Wagon isotherme qui, à l'aide d'une source de froid (glace hydrique, avec ou sans addition de sel; glace carbonique, avec ou sans réglage de sublimation, plaques eutectiques, etc.) autre qu'un équipement mécanique ou à absorption, permet, par des températures extérieures moyennes de +25 °C, d'abaisser la température à l'intérieur de la caisse vide et de l'y maintenir ensuite au moins pendant 12 heures à +5 °C au plus ne utilisant des agents frigorigènes et des aménagements appropriés. Les wagons réfrigérants sont pourvus d'un ou plusieurs compartiments réservés à l'agent frigorigène; ces compartiments doivent pouvoir être chargés de l'extérieur du wagon.

iii) Wagon frigorifique : Wagon isotherme qui, à l'aide d'un dispositif de production de froid (groupe mécanique à compression, machine à absorption, etc.) permet, par une température extérieure moyenne de +30 °C, d'abaisser la température à l'intérieur de la caisse vide et d'y maintenir ensuite, de manière permanente pendant 12 heures au moins une température voulue comprise entre +12 °C et 0 °C.

iv) Wagon calorifique : Wagon isotherme muni d'un dispositif de production de chaleur qui permet d'élever la température à l'intérieur de la caisse vide et de la maintenir ensuite de manière permanente pendant 12 heures au moins, à une valeur pratiquement constante et non inférieure à +12 °C, la température extérieure de la caisse pouvant atteindre -10 °C.

v) Wagon réservoir : Wagon pourvu d'un ou plusieurs réservoirs spécialement conçus pour le transport en vrac des liquides ou de gaz.

vi) Wagon spécialement construit ou aménagé pour faciliter, réduire ou éviter la manutention des marchandises : wagons-silos, wagons basculateurs, wagons à trémies, etc.

vii) Wagon spécialement construit ou aménagé pour le transport :
de containers;
de remorques rail-route ou de remorques routières.

viii) Autres wagons spéciaux : Tous les types de wagons spéciaux non mentionnés ci-dessus.

22. Capacité de charge des wagons : La capacité de charge d'un wagon est le poids maximal de marchandises autorisé qu'il peut porter.

23. Pourcentage du parc total en réparation ou en cours d'entretien ou en attente de réparation ou d'entretien : Pourcentage représenté par les véhicules temporairement hors service pour entretien ou réparation. Par entretien et réparation, on entend l'ensemble des opérations destinées à maintenir ou à remettre les véhicules en état d'utilisation.

24. Unités nouvelles mises en service pendant l'année : Véhicules ferroviaires nouvellement construits et mis en service pour la première fois pendant l'année.

25. Unités mises à la réforme pendant l'année : Véhicules définitivement retirés du service sur le réseau pendant l'année.

26. Véhicules ferroviaires à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Les véhicules indiqués ci-après doivent être compris dans les statistiques de chaque administration de chemins de fer :

a) tous les véhicules ferroviaires de l'administration de chemins de fer c'est-à-dire ceux qui sont effectivement à sa disposition, y compris :

i) ceux en réparation ou en attente de réparation, ceux garés et ceux en réserve;

ii) ceux qui se trouvent temporairement hors du réseau de l'administration en régime normal d'interpénétration (locomotives, automotrices, voitures à voyageurs et fourgons) ou en régime normal d'échange (RIV ou analogue) dans le cadre de transports de marchandises entre réseaux; et

b) les véhicules ferroviaires "à usage privé", c'est-à-dire ceux qui n'appartiennent pas à l'administration de chemins de fer et ne sont pas à sa disposition, mais ont leur point d'attache sur le réseau de l'administration et sont exploités sur ce réseau.

27. Doivent être exclus des statistiques de chaque administration de chemins de fer les véhicules qui ne sont pas à la disposition de l'administration, par exemple :

a) ceux qui se trouvent temporairement sur son réseau en régime d'interpénétration (locomotives, automotrices, voitures à voyageurs et fourgons) ou en régime normal d'échange (RIV ou analogue) dans le cadre de transports de marchandises entre réseaux;

b) ceux qui, appartenant à l'administration, sont loués ou sont mis d'une autre manière à la disposition d'autres administrations.

Personnel

28. Personnel : Effectif des agents rémunérés directement par l'administration de chemins de fer[3/]

29. Effectif du personnel à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Effectif moyen du personnel employé pendant la période statistique, en quelque qualité que ce soit, pour l'exploitation du réseau de chemin de fer, mais non le personnel employé dans les services auxiliaires tels que transports routiers, navigation, hôtels et restaurants[3/]

Circulation

30. Train : On entend par train un ou plusieurs véhicules remorqués par une ou plusieurs locomotives ou automotrices, ou bien une automotrice isolée circulant sous un numéro déterminé ou sous une désignation distincte, d'un point initial fixé à un point terminus fixé.

31. Train de voyageurs : Train affecté au transport de voyageurs et composé d'un ou plusieurs véhicules à voyageurs, et, éventuellement, de fourgons.

32. Train de marchandises : Train composé d'un ou plusieurs wagons et éventuellement de fourgons, circulant à vide ou chargés.

33. Train mixte : Train composé à la fois de voitures à voyageurs et de wagons, ainsi qu'éventuellement de fourgons. Ces trains ne doivent pas être comptés à la fois comme trains de voyageurs et comme trains de marchandises; la répartition des prestations relatives à ces trains est effectuée conformément aux règles de chaque administration de chemin de fer.

34. Train de service : Train de voitures à voyageurs circulant à vide, train de travaux, train d'ateliers, train de secours, train d'essai, train de ballastage, de gravière, train chasse-neige, etc.

35. Train-kilomètre-voyageurs ou train-kilomètre-marchandises : Unité de mesure correspondant au parcours d'un train - de voyageurs ou de marchandises - sur un kilomètre. Le parcours est la longueur de ligne parcourue par le train sur le réseau de l'administration de chemin de fer. Les manoeuvres et les parcours par ferry-boat ne sont pas comptés dans la statistique des trains-kilomètres.

36. Trains-kilomètres à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Trains-kilomètres effectués par les diverses catégories de trains précitées aussi bien par les véhicules appartenant à l'administration que par les véhicules d'autres réseaux.

37. Wagon chargé : Unité de mesure de quantité correspondant au chargement d'un wagon en marchandises et à son expédition. Les wagons chargés sur des embranchements particuliers ou dans des gares portuaires en contact avec un réseau et remis ensuite à ce réseau sont réputés être chargés sur ce réseau. Les wagons chargés sur un réseau secondaire en contact avec un réseau principal et remis ensuite à ce réseau principal sont réputés être chargés sur le réseau principal. N'est toutefois pas réputé chargé sur un réseau tout wagon :

a) expédié avec un chargement de marchandises transbordées d'un autre wagon déjà chargé et expédié sur le même réseau;

b) chargé, à l'occasion du transbordement direct sur rail de marchandises d'un réseau principal à un autre réseau principal dans une gare de contact (voir la définition du transbordement direct sur rail au paragraphe 55).

38. Wagons chargés à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Tous les wagons chargés sur le réseau. En ce qui concerne les réseaux secondaires, seuls doivent être comptés les wagons qui n'ont pas été remis à un réseau principal.

39. Wagon entré chargé de l'étranger : Wagon provenant d'un réseau étranger et entré chargé, en transit ou pour déchargement dans le pays.

40. Wagons entrés chargés à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Tous les wagons entrés chargés sur le réseau.

41. Wagon-jour : Unité de mesure correspondant à la présence d'un wagon sur un réseau pendant un jour.

42. Solde positif ou négatif des wagons échangés avec des réseaux étrangers : Différence, pendant la période statistique, entre wagons-jours des wagons de l'administration considérée se trouvant en régime d'échange sur les lignes de réseaux étrangers, et les wagons-jours des wagons étrangers se trouvant en régime d'échange sur les lignes de l'administration considérée, divisée par le nombre de jours de la période. Cette différence est positive si le premier de ces nombre est inférieur au second, et négative dans le cas contraire.

3/ Note du secrétariat : Les résultats d'une étude en cours au sein de l'UIC sur la statistique du personnel pourraient entraîner une modification de cette définition et des effectifs à inclure dans la statistique (paragraphe 29).

43. Wagon-kilomètre : Unité de mesure correspondant au parcours d'un wagon chargé ou vide sur une distance d'un kilomètre cette distance étant celle effectivement parcourue, abstraction faite des manoeuvres et autres déplacements analogues. Tous les parcours de wagons sur les lignes du réseau sont comptés, quels que soient les propriétaires des wagons.

44. Wagon-kilomètre à vide : Wagon-kilomètre parcouru par un wagon non chargé.

45. Pourcentage des parcours (wagons-kilomètres à vide par rapport aux parcours totaux) : Wagons-kilomètres à vide exprimés en pourcentage du total des wagons-kilomètres.

Transports

46. Transports ferroviaires : Transports définis au paragraphe 4, qui sont effectués sur le réseau défini au paragraphe 6.

47. Transports de service : Transports que l'administration de chemins de fer accomplit pour les besoins intérieurs de l'exploitation, qu'ils produisent ou non des recettes comptables.

48. Transports pour compte d'autrui : Transports que l'administration de chemins de fer accomplit pour le compte de tiers, c'est-à-dire tous transports autres que les transports de service. Ils comprennent :

a) les transports commerciaux producteurs de recettes et
b) les transports gratuits.

49. Voyageur : Toute personne, à l'exception du personnel affecté au service du train, qui effectue un parcours sur un réseau dans un véhicule ferroviaire.

50. Voyageur-kilomètre : Unité de mesure correspondant au transport d'un voyageur par chemin de fer sur une distance d'un kilomètre.

51. Données sur les transports de voyageurs à inclure dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe.: Dans les chiffres doivent être compris tous les transports par rail effectués sur le réseau de l'administration considérée. Seuls les transports par rail doivent être comptés; lorsque des transports sont effectués successivement par différents modes de transport, les chiffres doivent se rapporter exclusivement aux parcours par chemin de fer.

52. Tout voyageur pour qui est perçue une taxe doit être compté; les voyageurs transportés gratuitement doivent être omis. Il est essentiel que les statistiques des voyageurs transportés et des voyageurs-kilomètres concordent entre elles. Lorsqu'un voyageur emprunte successivement un ou plusieurs réseaux secondaires et un réseau principal ou inversement, ce voyageur ne doit être compté que dans la statistique du réseau principal. Lorsqu'un voyageur emprunte successivement plusieurs réseaux secondaires, ce voyageur ne doit être compté qu'une fois.

53. La distance à considérer est le parcours effectivement accompli par le voyageur.

54. Marchandises transportées : Marchandises déplacées par rail sur le réseau de l'administration considérée. La quantité totale de marchandises transportées sur un réseau est constituée par la quantité des marchandises chargées et celle des marchandises entrées chargées (voir paragraphe 57).

55. Transbordement direct sur rail : Transbordement de marchandises d'un véhicule ferroviaire sur un autre véhicule ferroviaire, sans qu'il y ait eu entre les deux véhicules une distance qui demande l'intervention d'un transport intermédiaire au dehors de l'enceinte d'une gare.

56. Marchandises chargées : Marchandises placées sur un véhicule ferroviaire et expédiées par rail. Les marchandises chargées sur des embranchements particuliers ou dans des gares portuaires en contact avec un réseau et remises ensuite à ce réseau sont réputées être chargées sur ce réseau. Les marchandises chargées sur un réseau secondaire en contact avec un réseau principal et remises ensuite à ce réseau principal sont réputées être chargées sur le réseau principal. Ne sont toutefois pas réputées "chargées" sur un réseau, les marchandises qui

a) une fois chargées sur un réseau, sont transbordées d'un véhicule ferroviaire sur un autre véhicule ferroviaire sur le même réseau;

b) à l'occasion de leur remise d'un réseau de chemin de fer à un autre sont transbordées directement sur rail dans une gare en contact (voir la définition du transbordement direct sur rail au paragraphe 55 ci-dessus).

57. Marchandises entrées chargées : Marchandises chargées sur un réseau étranger et entrées par rail sur le réseau considéré, en transit ou pour déchargement dans le pays; sont également considérées comme entrées chargées les marchandises qui sont transbordées directement sur rail au moment de leur entrée sur le réseau.

58. Tonne-kilomètre nette : Unité de mesure du transport de marchandises, correspondant au transport d'une tonne de marchandises par chemin de fer sur la distance d'un kilomètre.

59. Parcours moyen d'une tonne : Distance moyenne sur laquelle les marchandises ont été transportées sur le réseau de l'administration.

60. Chargement moyen des wagons : Poids moyen par wagon chargé ou entré chargé des marchandises transportées.

61. Données relatives au transport des marchandises à inclure dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Dans les chiffres doivent être compris tous les transports[4/] par rail effectués sur le réseau de l'administration considérée. Seuls les transports par rail doivent être comptés; lorsque les transports sont effectués successivement par différents modes de transport, les chiffres doivent se rapporter exclusivement aux parcours par chemin de fer.

62. Le poids à considérer est le poids taxé pour les transports commerciaux producteurs de recettes et le poids brut des marchandises pour les transports de service et les transports gratuits pour compte d'autrui.

63. La distance à considérer est,

a) pour les transports commerciaux producteurs de recettes : la distance comptée au tarif, en déduisant les majorations de distance artificielles;

b) pour les transports de service et les transports gratuits pour compte d'autrui : la distance réellement parcourue.

ROUTES

Réseaux, y compris les dépenses routières

64. Réseau : Le réseau routier d'un pays se compose de toutes les routes de ce pays ouvertes à la circulation publique, y compris les routes à péage.

65. Route : Voie de communication à l'usage de véhicules routiers automobiles, à quatre roues et autres, se déplaçant par leurs propres roues.

66. Chaussée : Partie de la route destinée au mouvement des véhicules routiers automobiles; les parties de route servant à épauler les couches de base ou de surface ne font pas partie de la chaussée; il en est de même des parties de la route destinées à la circulation de véhicules routiers non automobiles, ou au stationnement des véhicules, même si elles peuvent, en cas de danger, servir occasionnellement au passage des véhicules automobiles. La largeur d'une chaussée se mesure perpendiculairement à l'axe de la route.

67. Route urbaine : Routes et rues à l'intérieur des agglomérations de 5 000 habitants ou plus.

68. Route principale : Route destinée principalement à la circulation à longue distance, ou reliant entre eux des centres importants de population.

69. Autoroute : Route répondant à l'ensemble des conditions suivantes :

a) aucun croisement à niveau n'y existe avec d'autres voies de circulation;

b) l'accès en est interdit aux riverains;

c) la seule circulation qui y soit autorisée est la circulation automobile.

70. Routes à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Toutes les routes urbaines ou non urbaines ouvertes à la circulation publique. Afin de déterminer la longueur des routes, il est désirable qu'une même surface de route ne soit pas prise en compte deux fois et il est donc recommandé, lorsque cela est possible, d'appliquer la méthode dont il est question à l'annexe 2 du document TRANS/WP 6/54/Rev.4, surtout en ce qui concerne les routes urbaines. Le relevé statistique devrait comprendre une note indiquant si les statistiques de routes urbaines et non urbaines comprennent ou non des doubles comptages relatifs aux intersections.

Véhicules

71. Véhicule routier : Véhicule à roues destiné à être utilisé sur les routes.

72. Véhicule routier à propulsion mécanique : Véhicule routier, relié ou non à un conducteur électrique, pourvu d'un moteur constituant son seul moyen de propulsion. Les trolleybus et les tramways sont compris dans ces véhicules.

73. Véhicule routier automobile : Véhicule routier à propulsion mécanique (y compris les tracteurs) normalement utilisé pour le transport de personnes ou de marchandises, à l'exception des véhicules se déplaçant sur rails ou reliés à un conducteur électrique. Les cycles à moteur auxiliaire définis au paragraphe 79 ne sont pas compris dans les véhicules routiers automobiles.

74. Véhicule routier pour le transport de voyageurs[5/] : Véhicule routier conçu exclusivement ou principalement pour le transport d'une ou plusieurs personnes.

4/ Note du secrétariat : Devraient donc être inclus les transports pour compte d'autrui et les transports de service.

5/ Les véhicules conçus à la fois pour le transport de voyageurs et le transport de marchandises doivent être classés soit dans les véhicules routiers pour le transport de voyageurs, soit dans les véhicules routiers pour le transport des marchandises selon leur affectation principale déterminée, soit par leurs caractéristiques techniques, soit par la catégorie fiscale à laquelle ils appartiennent.

75. Véhicule routier automobile pour le transport de voyageurs[5/] : Véhicule routier automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport d'une ou plusieurs personnes.

76. Véhicule routier pour le transport de marchandises[5/] : Véhicule routier conçu exclusivement ou principalement pour le transport des marchandises.

77. Véhicule routier automobile pour le transport de marchandises[5/] : Véhicule routier automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport des marchandises.

78. Cycle : Véhicule routier à deux ou à trois roues, muni de pédales et dont le seul moyen de propulsion est l'énergie humaine.

79. Cycle à moteur auxiliaire : Véhicule routier à deux ou à trois roues, possédant toutes les caractéristiques normales d'un cycle quant à sa structure et à ses possibilités d'emploi et pourvu d'un moteur d'une cylindrée maximale de 50 cm^3.

80. Motocycle : Véhicule routier automobile à deux roues, avec ou sans sidecar, non visé par la définition du cycle à moteur auxiliaire, ainsi que les fauteuils roulants d'invalides à moteur et véhicules automobiles à trois roues affectés aux transports de voyageurs dont le poids à vide n'excède pas 400 kg[6/].

81. Voiture privée : Véhicule routier automobile autre qu'un motocycle, destiné au transport de voyageurs et dont le nombre de places assises (y compris celle du conducteur) est inférieur à dix. Le terme "voiture privée" couvre donc les taxis et voitures de louage à condition qu'ils aient moins de dix places assises.

82. Autocar ou autobus : Véhicule routier automobile pour le transport de voyageurs, dont le nombre des places assises (y compris celle du conducteur) est supérieur à neuf.

83. Nombre des places assises des autocars ou autobus : Nombre des places assises ou couchées, y compris la place du conducteur, dans le véhicule lorsqu'il assure le service auquel il est essentiellement destiné; en cas de doute, la capacité du véhicule se mesure par le plus grand nombre disponible de places assises ou couchées.

84. Capacité totale de transport des autocars et autobus : Nombre de places assises et nombre de places offertes spécialement prévues pour les voyageurs debout[7/]. Le nombre de places debout doit être indiqué séparément dans les statistiques.

85. Tracteur : Véhicule routier automobile conçu exclusivement ou principalement pour le remorquage d'autres véhicules routiers.

86. Remorque : Véhicule routier conçu pour être remorqué par un véhicule routier automobile. Les remorques destinées à être attelées à des tracteurs agricoles sont exclues.

87. Semi-remorque : Remorque sans essieu avant accouplée au véhicule qui la tractionne de telle manière qu'une part de ladite remorque repose sur le véhicule tracteur et qu'une partie appréciable de son poids et de son chargement éventuel soit supportée par le tracteur.

88. Véhicule articulé : Ensemble composé d'un véhicule routier automobile et d'une semi-remorque.

89. Train routier : Ensemble affecté au transport de marchandises et composé d'un véhicule routier automobile et soit d'une remorque, autre qu'une semi-remorque, soit de plusieurs remorques.

90. Charge utile : Poids maximal de marchandises déclaré admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation du véhicule.

91. Poids maximal autorisé : Total du poids du véhicule à l'arrêt et en ordre de marche (y compris le poids du conducteur et de toutes autres personnes transportées en même temps) et du poids du chargement déclaré admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation du véhicule.

92. Véhicule routier pour le transport de marchandises effectuant des transports pour compte d'autrui : Véhicule routier pour le transport de marchandises, effectuant exclusivement ou principalement des transports pour le compte d'autrui (voir la définition des transports pour compte d'autrui au paragraphe 103 ci-après).

93. Véhicule routier pour le transport de marchandises effectuant des transports pour compte propre : Véhicule routier pour le transport de marchandises, effectuant exclusivement ou principalement des transports pour compte propre (voir la définition des transports pour compte propre au paragraphe 104 ci-après).

5/ Les véhicules conçus à la fois pour le transport de voyageurs et le transport de marchandises doivent être classés soit dans les véhicules routiers pour le transport de voyageurs, soit dans les véhicules routiers pour le transport des marchandises selon leur affectation principale déterminée, soit par leurs caractéristiques techniques, soit par la catégorie fiscale à laquelle ils appartiennent.

6/ Définition provisoire en attendant la révision de l'annexe 9 de la Convention de Genève de 1949 sur la circulation routière.

7/ Cette définition n'a de portée pratique importante que pour les statistiques des transports urbains.

94. Véhicules routiers à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Les statistiques fournies doivent porter sur tous les véhicules routiers (y compris ceux en réparation ou en attente de réparation) énumérés dans les tableaux pertinents du questionnaire, immatriculés dans le pays et autorisés à y circuler sur les routes ouvertes à la circulation publique, à l'exclusion des véhicules militaires.

95. Le nombre de véhicules à compter dans les statistiques est le nombre existant à une date donnée au cours de la période statistique, cette date étant choisie afin de représenter, si possible, le nombre maximal au cours de cette période.

Circulation

96. Véhicule-kilomètre : Unité de mesure correspondant au parcours d'un véhicule routier, en charge ou à vide, sur un kilomètre de route, mesuré par la longueur effective de route parcourue. Les véhicules articulés et unités de transport composées d'un tracteur et d'une remorque sont comptés comme un seul véhicule. Dans tous les autres cas, les remorques sont comptées comme des véhicules distincts.

97. Véhicule étranger : Véhicule portant des plaques d'immatriculation étrangères.

98. Véhicules-kilomètres à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe :

a) Circulation interne : Les statistiques doivent faire ressortir le nombre de véhicules-kilomètres effectués sur le territoire du pays, quel que soit le pays d'immatriculation des véhicules.

b) Circulation internationale : Les statistiques doivent faire ressortir le nombre de véhicules-kilomètres correspondant aux parcours internationaux, y compris la circulation frontalière sur le territoire du pays par

i) les véhicules étrangers,
ii) les véhicules du pays.

99. Véhicule routier entré : Véhicule routier ayant pénétré dans le pays par la route, en charge ou à vide. Toutefois est considéré comme étant entré par la route toute véhicule routier entrant dans le pays par un autre moyen de transport dont l'utilisation pour un court trajet est dictée par les conditions géographiques ou climatiques.

100. Véhicule routier sorti : Véhicule routier qui a quitté le pays par la route, en charge ou à vide. Toutefois est considéré comme étant sorti par la route tout véhicule routier sortant du pays par un autre moyen de transport dont l'utilisation pour un court trajet est dictée par les conditions géographiques ou climatiques.

101. Véhicule routier (pour le transport de marchandises) en transit : Véhicule routier entré dans le pays par la route en charge ou à vide et sorti par la route en charge ou à vide en un lieu différent du point d'entrée, à condition qu'il n'y ait eu ni rupture de charge ni chargement dans le pays.

102. Véhicules routiers entrés, sortis et en transit à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Les statistiques doivent indiquer le mouvement des véhicules étrangers par la route, y compris les véhicules participant à la circulation frontalière, à travers les frontières du pays. Dans le cas des autobus, autocars et véhicules routiers pour le transport de marchandises, les statistiques doivent également tenir compte du mouvement des véhicules du pays. Les véhicules articulés et les unités de transport composées d'un tracteur et d'une remorque sont comptés comme un seul véhicule. Dans tous les autres cas, les remorques sont compétes comme des véhicules distincts.

Transports

103. Transport pour compte d'autrui : Transport à titre onéreux de personnes ou de marchandises, effectué pour le compte de tiers.

104. Transport pour compte propre : Transport effectué par une personne (physique ou morale)

a) i) avec un ou des véhicules lui appartenant; ou ii) avec un ou des véhicules mis à sa disposition exclusive pour des transports internes, dans les conditions prévues par les lois et les règlements nationaux, lorsque ceux-ci autorisent cette mise à disposition ou, pour les transports internationaux, dans les conditions qui seraient prévues par les accords internationaux;

b) pour ses propres besoins[8/] et pour le déplacement i) de sa personne, de sa famille, de ses amis ou de ses employés, ou ii) de marchandises lui appartenant, ou iii) de marchandises qui ne lui appartiennent pas, mais qu'elle a achetées, vendues, prêtés ou empruntées, données ou prises en location, produites ou transformées, ou réparées, à condition que le transport ne constitue qu'une opération accessoire.

8/ Les besoins comprennent les besoins commerciaux et industriels des entreprises intéressées.

Transports de voyageurs

105. Voyageur : On entend par voyageur toute personne qui effectue un parcours sur le réseau routier du pays dans un véhicule routier. Le personnel affecté au service des autobus, autocars, trollebus, tramways et véhicules routiers pour le transport de marchandises n'est pas considéré comme faisant partie des voyageurs.

106. Voyageur-kilomètre : Unité de mesure correspondant au transport d'un voyageur par la route sur une distance d'un kilomètre.

107. Données sur le transport des voyageurs à faire figurer dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Dans les statistiques, doivent être comptés tous les voyageurs transportés sur le réseau du pays, par les véhicules de ce pays et par les véhicules étrangers9/ La distance à prendre en considération pour le calcul des voyageurs-kilomètres est le parcours effectivement accompli par le voyageur.

Transports de marchandises

108. Marchandises chargées : Marchandises placées sur un véhicule routier et expédiées par la route. Lorsque le voyage est interrompu par une panne du véhicule ou pour une cause analogue et que les marchandises sont transbordées d'un véhicule routier sur un autre, cette opération n'est pas considérée comme un chargement.

109. Marchandises entrées par la route autres que les marchandises en transit par route de bout en bout : Marchandises chargées sur un véhicule routier dans un autre pays, qui sont entrées dans le pays par la route et y ont été déchargées, ou transbordées sur un autre moyen de transport. Toutefois sont considérées comme étant entrées par la route les marchandises transportées par un véhicule entrant dans le pays par un autre moyen de transport dont l'utilisation pour un court trajet est dictée par les conditions géographiques ou climatiques.

110. Marchandises sorties par la route autres que les marchandises en transit par route de bout en bout : Marchandises chargées (ou transbordées d'un autre moyen de transport) sur un véhicule routier dans le pays, et qui ont quitté le pays par la route. Toutefois sont considérées comme étant sorties par la route les marchandises transportées par un véhicule sortant du pays par un autre moyen de transport dont l'utilisation pour un court trajet est dictée par les conditions géographiques ou climatiques.

111. Marchandises en transit par route de bout en bout : Marchandises qui ont pénétré dans le pays par la route et l'ont quitté également par la route10/ en un point différent du point d'entrée, après avoir traversé le pays exclusivement par route. Les considérations relatives aux courts trajets effectués par un autre moyen de transport et dont il est question au sujet des "marchandises entrées par la route" et des "marchandises sorties par la route" s'appliquent aux marchandises en transit par route de bout en bout.

112. Marchandises transportées : Marchandises transportées sur le réseau routier du pays considéré. La quantité totale des marchandises transportées dans le pays se compose des marchandises chargées dans le pays, des marchandises entrées par la route, et des marchandises en transit par route de bout en bout.

113. Tonne-kilomètre nette : Unité de mesure du transport des marchandises, correspondant au transport d'une tonne par la route sur une distance d'un kilomètre.

114. Données sur le transport des marchandises à faire figurer dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Dans les statistiques doivent être comptés tous les transports routiers effectués sur le réseau du pays considéré, par les véhicules du pays et les véhicules étrangers.

115. Le poids à considérer est le poids brut des marchandises, y compris celui de l'équipement (containers et palettes, par exemple) qui les contient, dans le cas des transports pour compte propre, et le poids taxé dans celui des transports pour compte d'autrui.

116. La distance à considérer est la distance effectivement parcourue dans le cas des transports pour compte propre, et la distance comptée au tarif ou à défaut la distance effectivement parcourue dans celui des transports pour compte d'autrui.

VOIES NAVIGABLES

Réseaux

117. Le réseau des voies navigables d'un pays se compose de toutes les voies navigables intérieures de ce pays ouvertes à la navigation (circulation) publique pour les transports de marchandises.

9/ S'agissant des transports pour compte d'autrui, l'exclusion des voyageurs non payants (par exemple les enfants en bas âge) peut être inévitable. En outre, cette exclusion peut être opportune du point de vue de la comparabilité des chiffres avec ceux des chemins de fer.

10/ Sans nécessairement être transportées de bout en bout par le même véhicule routier.

118. Voie navigable : Etendue d'eau ne faisant pas partie de la mer sur laquelle des bateaux d'un port en lourd de 50 tonnes au moins peuvent naviguer en charge normale. Le terme s'applique à la fois aux fleuves, rivières et lacs navigables (cours d'eau naturels aménagés ou non pour la navigation) et aux canaux navigables (cours d'eau construits notamment pour la navigation). La longueur des lacs est calculée entre les points les plus éloignés entre lesquels des transports sont effectués.

119. Voies navigables régulièrement utilisées pour les transports : Cours d'eau sur lesquels s'effectue chaque année une quantité minimale de transports; cette quantité, exprimée en tonnes-kilomètres par kilomètre de voie d'eau, est déterminée par chaque gouvernement selon les conditions qui règnent sur son réseau navigable.

120. Voies navigables à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Le réseau du pays pris dans son ensemble.

Véhicules

121. Bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure : Bateau d'un port en lourd minimal de 20 tonnes conçu pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure.

122. Chaland ou péniche : Bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure, sans moyen de propulsion mécanique propre. Dans certains pays le terme péniche désigne un bateau plus petit que le chaland. Les bateaux n'ayant qu'un moteur auxiliaire doivent être considérés comme chalands ou péniches.

123. Bateau-citerne : Bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure, destiné au transport en vrac de liquides ou de gaz, sans moyen de propulsion mécanique propre. Les citernes n'ayant qu'un moteur auxiliaire doivent être considérées comme des bateaux-citernes. Sont exclues les citernes pour le transport en vrac de pulvérulents comme le ciment, la farine, le plâtre, etc., qui doivent être comptées avec les bateaux pour le transport des marchandises sèches.

124. Automoteur : Bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure pourvu d'un moyen de propulsion mécanique propre. Les bateaux n'ayant qu'un moteur auxiliaire doivent être considérés comme chalands ou péniches.

125. Automoteur-citerne : Bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure, destiné au transport en vrac de liquides ou de gaz, pourvu d'un moyen de propulsion mécanique propre. Les citernes n'ayant qu'un moteur auxiliaire doivent être considérées comme des bateaux-citernes. Sont exclues les citernes pour le transport en vrac de pulvérulents comme le ciment, la farine, le plâtre, etc., qui doivent être comptées avec les bateaux pour le transport des marchandises sèches.

126. Remorqueur : Bateau pourvu de force motrice développant au moins 50 cv, et conçu pour la traction de péniches, de chalands, de bateaux-citerne ou de radeaux, mais non pour le transport de marchandises. Les remorqueurs aménagés pour le poussage sont comptés comme remorqueurs.

127. Pousseur : Bateau pourvu de force motrice développant au moins 50 cv et conçu spécialement pour le poussage de bateaux.

128. Barge : Chaland ou péniche conçu spécialement pour être poussé.

129. Barge-citerne : Bateau-citerne conçu spécialement pour être poussé.

130. Port en lourd : Poids de marchandises maximal autorisé, exprimé en tonnes, qu'un bateau peut transporter d'après les documents de bord.

131. Puissance (cv) : Puissance mécanique développée par la force motrice de propulsion dont sont pourvus les bateaux. Cette puissance (unité : 75 kilogrammètres par seconde) doit être mesurée en cv effectifs (puissance développée à l'hélice).

132. Données sur les bateaux à faire figurer dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Les chiffres doivent s'appliquer à tous les bateaux à l'exclusion des embarcations de port, des allèges et des remorqueurs des ports maritimes, des bateaux aptes à la navigation fluviale, mais qui sont autorisés à naviguer sur mer (caboteurs mixtes, coasters), énumérés dans le questionnaire, y compris ceux en réparation ou en attente de réparation, qui sont immatriculés dans le pays ou - s'il n'y a pas d'immatriculation des bateaux dans le pays - qui appartiennent à des personnes (physiques ou morales) résidant dans le pays. Les chiffres relatifs aux bateaux en service doivent se rapporter à la situation à la fin de l'année; ceux qui concernent les bateaux mis en service dans l'année doivent se rapporter à tous les bateaux mis en service dans le pays pour la première fois, qu'il s'agisse de bateaux neufs ou usagés.

Transports

133. Marchandises chargées : Marchandises placées sur un bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure et expédiées par voie navigable intérieure. Les transbordements d'un bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure à un autre ne constituent pas un chargement; il en est de même des chargements consécutifs à une panne ou à un allégement en cas de basses eaux.

134. Marchandises déchargées : Marchandises déchargées, après transport par voie navigable intérieure, d'un bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure. Les transbordements d'un bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure à un autre ne constituent pas un déchargement; il en est de même des déchargements consécutifs à une panne ou nécessités par un allégement en cas de basses eaux.

135. Marchandises sorties par voie navigable intérieure (autrement qu'en transit par voie navigable intérieure de bout en bout) : Marchandises chargées dans le pays sur un bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure et qui ont quitté le pays par voie navigable intérieure.

136. Marchandises entrées par voie navigable intérieure (autrement qu'en transit par voie navigable intérieure de bout en bout) : Marchandises chargées sur un bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure dans un autre pays et qui ont pénétré dans le pays par voie navigable intérieure et y ont été déchargées.

137. Marchandises en transit par voie navigable intérieure de bout en bout : Marchandises qui ont pénétré dans le pays sur un bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure et l'ont quitté également sur un bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure, en un point différent du point d'entrée, après avoir traversé le pays exclusivement par voie navigable intérieure.

138. Marchandises transportées : Marchandises transportées par bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure sur le réseau de voies navigables intérieures du pays considéré. La quantité totale des marchandises transportées dans le pays se compose des marchandises chargées, des marchandises entrées par voie navigable intérieure et des marchandises en transit par voie navigable intérieure de bout en bout.

139. Tonne-kilomètre nette : Unité de mesure de transport des marchandises correspondant au transport d'une tonne par voie navigable intérieure sur une distance de un kilomètre.

140. Données sur le transport des marchandises à inclure dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Dans les statistiques doivent être comptés tous les transports par voie navigable intérieure effectués sur le réseau du pays considéré[11/]

141. Le poids à considérer est le poids brut des marchandises y compris celui de l'équipement (containers et palettes, par exemple) qui les contient.

142. La distance à considérer est la distance effectivement parcourue.

TRANSPORTS COMBINÉS

Engins

143. Container : Engins de transport (cadre, citerne amovible ou autre engin analogue) :

a) ayant un caractère permanent et étant de ce fait suffisamment résistant pour permettre un usage répété;

b) spécialement conçu pour faciliter le transport de marchandises, sans rupture de charge, par un ou plusieurs moyens de transport;

c) muni de dispositifs, le rendant facile à manipuler, notamment lors de son transbordement d'un moyen de transport à un autre;

d) conçu de façon à être facile à remplir et à vider, et

e) d'un volume intérieur d'au moins 1 m^3.

Le terme "container" ne couvre ni les emballages usuels ni les véhicules.

143a. Très grand container: Container de plus de 3 m^3 de capacité, et dont la longueur extérieure, y compris les accessoires fixés à demeure, est de 6 m ou plus.

144. Grand container: Container de plus de 3 m^3 de capacité et dont la longueur extérieure, y compris les accessoires fixés à demeure, est inférieure à 6 m.

145. Petit container : Container dont la capacité est d'au moins 1 m^3 mais ne dépasse pas 3 m^3.

146. Container à porteur aménagé : Grand container muni de roues fixes et nécessitant, pur son transport par chemin de fer, l'emploi de wagons munis de dispositifs spéciaux d'arrimage.

147. Container à usage privé : Container qui n'appartient pas à une entreprise de transports pour compte d'autrui.

148. Remorque porte-wagon : Engin conçu pour l'acheminement des wagons par la route, autrement que sur voie ferrée.

149. Remorque rail-route : Remorque routière conçue pour le transport des marchandises et spécialement construite ou aménagée pour pouvoir être chargée sur des wagons.

150. Données sur les transports combinés à faire figurer dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Les statistiques doivent porter sur tout le matériel (y compris le matériel en réparation ou en attente de réparation) appartenant aux administrations de chemins de fer du pays ou agréé par elles.

Transports

151. Nombre de containers expédiés : Nombre de containers chargés et expédiés.

11/ Note du secrétariat : La statistique des transports de marchandises d'un pays donné devrait porter non seulement sur le tonnage transporté sous le pavillon national, mais sur l'ensemble du tonnage, quel que soit le pavillon sous lequel il est transporté. Pour les besoins de la classification des voies navigables selon leur importance économique, les transports par radeaux sont à inclure.

152. Nombre d'opérations effectuées avec des remorques porte-wagon : Nombre de voyages effectués par des remorques porte-wagon transportant des wagons chargés.

153. Données sur les transports combinés à faire figurer dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Dans les statistiques doivent figurer toutes les opérations effectuées sur le territoire du pays et au moins en partie par voie ferrée avec le matériel appartenant aux administrations ferroviaires de ce pays ou agréé par elles. Le poids à considérer est le poids taxé dans le cas des transports commerciaux pour compte d'autrui et le poids brut des marchandises dans tous les autres cas; la distance à considérer est la distance comptée au tarif dans le cas des transports commerciaux pour compte d'autrui et la distance effectivement parcourue dans tous les autres cas.

PORTS MARITIMES

Marchandises embarquées et débarquées dans les ports maritimes: Les données relatives aux marchandises embarquées et débarquées doivent porter sur le poids du commerce extérieur des marchandises (emballage compris) embarquées ou débarquées par des navires de haute mer et de tout pavillon dans les ports du pays considéré. Doivent être exclus: soutes, provisions de bord, lest, marchandises transbordées d'un navire importateur à un navire exportateur. Les marchandises en provenance ou à destination d'un entrepôt légal doivent être comprises.

OLÉODUCS

Les statistiques sur le réseau des oléoducs et sur les transports qu'ils assurent se rapportent aux conduites situées sur le territoire du pays donné. Elles excluent les oléoducs dont la longueur totale est inférieure à 50 km et tous les oléoducs utilisés à des fins militaires. Les oléoducs internationaux dont la longueur totale est de 50 km ou plus devront être inclus même si la partie qui est installée dans un pays donné est inférieure à 50 km.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Рабочая группа по статистике транспорта Комитета по внутреннему транспорту решила, что надлежит пользоваться следующими определениями при сборе статистических данных, включаемых в настоящий бюллетень (документ TRANS/WP.6/54 Rev.4). Хотя Секретариат просил правительства представлять свои сообщения в соответствии с этими определениями, они не всегда могли выполнить эту просьбу. В тех случаях, когда, по мнению Секретариата, определения не соблюдались, отступления указаны в примечаниях к соответствующим таблицам.

ВСЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА

1. Транспортная сеть - Совокупность линий или путей сообщения. Этот термин определяется ниже для каждого вида транспорта.

2. Транспортное средство - Единица подвижного состава, включая транспортные средства для тяги или для толкания, предназначенная для перевозки пассажиров или груза.

3. Движение - Перемещение транспортных средств по сетям. Когда транспортное средство перевозится на другом транспортном средстве, принимается во внимание только передвижение несущего транспортного средства.

4. Перевозки - Перемещение пассажиров или грузов (включая животных и транспортные средства, перевозимые на другом транспортном средстве), перевозимых по транспортным сетям, определенным в настоящем документе для каждого вида транспорта, а не движение транспортных средств как таковых. Этот термин не охватывает перевозки топлива и запасов транспортным средством, на котором они потребляются. Вес грузов выражен в метрических тоннах.

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

Общие замечания

5. Область применения железнодорожных статистических данных Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии. Эти статистические данные относятся: a) ко всем главным железнодорожным сетям, независимо от ширины колеи, и, если возможно, b) к второстепенным сетям, по которым производятся перевозки общего пользования. Напротив, они не охватывают сетей, обслуживающих полностью или главным образом один город.

Сети

6. Железнодорожная сеть данной страны - Сети всех железных дорог страны. Сеть той или иной железной дороги состоит из всех железнодорожных линий, эксплуатируемых управлением этой дороги. В нее не входят пробеги по дороге или по внутренним водным путям, даже если по ним перевозится железнодорожный подвижной состав, например в случае перевозки вагонов на прицепах или на железнодорожных паромах. Различаются главные и второстепенные сети. Наиболее важной сетью в каждой стране считается главная сеть; все остальные сети считаются второстепенными.

7. Путь - Пара рельсов, по которым могут передвигаться железнодорожные транспортные средства.

8. Главные пути - Пути, обеспечивающие непрерывность линий на всем протяжении и предназначенные для движения поездов между станциями или местностями, указанными в тарифах в качестве независимых пунктов отправки или прибытия для перевозки пассажиров или грузов.

9. Линия - Один или несколько главных путей, причем каждый километр линии считается за один километр, независимо от числа путей 1/. Если участок сети состоит из двух или нескольких параллельных линий, считается столько линий, сколько имеется маршрутов для исключительного обслуживания которых предназначены пути.

10. Линии, эксплуатируемые для перевозки пассажиров - Линии, обычно эксплуатируемые для перевозки пассажиров и грузов, и линии, обычно эксплуатируемые исключительно для перевозки пассажиров.

11. Линии, эксплуатируемые для перевозки грузов - Линии, обычно эксплуатируемые для перевозки пассажиров и грузов, и линии, обычно эксплуатируемые исключительно для перевозки грузов.

12. Электрифицированные пути - Пути, снабженные воздушным контактным проводом или контактным рельсом, чтобы сделать возможной электрическую тягу.

1/ Примечание Секретариата: общей длиной эксплуатируемых линий считается длина линий, эксплуатируемых для перевозки пассажиров и грузов.

13. Электрифицированные линии - Линии с одним или несколькими электрифицированными главными путями. Участки линий, прилегающие к станциям и электрифицированные лишь для того, чтобы было возможно маневрирование, и электрификация которых не продолжена до следующей станции, должны считаться неэлектрифицированными линиями.

Транспортные средства

14. Железнодорожные транспортные средства - Подвижной состав, передвигающийся исключительно по рельсам; различают тяговые транспортные средства (локомотивы и автомотрисы) и буксируемые транспортные средства (пассажирские, багажные и грузовые вагоны).

15. Локомотив - Железнодорожное транспортное средство, оборудованное источником энергии и двигателем или только двигателем (электровоз), предназначенное для буксировки железнодорожных транспортных средств.

a) Паровоз - Цилиндровый или турбинный локомотив, источником энергии которого является пар, независимо от рода используемого топлива.

b) Электровоз - Локомотив с одним или несколькими электродвигателями, питаемыми электрическим током, подводимым по контактному проводу или по рельсу или поступающим от находящихся на локомотиве аккумуляторов. К категории электровозов относятся оборудованные таким образом локомотивы, снабженные также электроэнергетической установкой (дизельной или иной) для питания током электродвигателя, когда этот ток нельзя получать от контактного провода или от контактного рельса.

c) Тепловоз - Локомотив, оборудованный дизельным двигателем, независимо от типа трансмиссии. Однако тепловозы с электрической трансмиссией, оборудованные также для получения электроэнергии, подводимой по контактному проводу или по контактному рельсу, должны быть отнесены к категории электровозов.

d) Локомотив особой системы - Локомотивы, иные, чем паровозы, электровозы или тепловозы, как, например, локомотивы, работающие на сжатом воздухе, газе или нефти.

16. Автомотриса - Моторное транспортное средство, оборудованное для перевозки по железной дороге пассажиров или грузов. В статистических данных о моторных транспортных средствах каждый нераздельный состав считается автомотрисой; в статистике пассажирских и грузовых транспортных средств каждый кузов считается единицей. Определения различных категорий локомотивов (электровозы, тепловозы и т.д.) применяются с соответствующими изменениями к автомотрисам.

17. Мощность локомотивов и автомотрис - Мощность, развиваемая локомотивами и автомотрисами, вычисляемая согласно формулам, приведенным в приложении 1 к документу TRANS/WP.6/54 Rev.4.

18. Пассажирское транспортное средство - Железнодорожное транспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров, которое может быть автомотрисой или буксируемым транспортным средством (пассажирский вагон), даже если в нем имеется одно или несколько специальных отделений или специальных мест для багажа, грузовых мест, почты и т.д. К этим транспортным средствам относятся также специальные вагоны, как, например, спальные вагоны, вагоны-салоны, вагоны-рестораны и санитарные вагоны. Каждый элемент нераздельного подвижного состава учитывается как пассажирское транспортное средство.

19. Вместимость пассажирского транспортного средства - Число сидячих и спальных мест транспортного средства при выполнении им назначения, для которого оно главным образом предусмотрено; в случае сомнения, вместимость определяется наибольшим числом имеющихся сидячих или спальных мест. Когда предусмотрены места для стоящих пассажиров, число таких мест учитывается во вместимости транспортного средства; однако оно должно указываться отдельно в статистических данных.

20. Багажный вагон - Железнодорожное транспортное средство, которое может быть автомотрисой, входящее в состав пассажирских или грузовых поездов и используемое поездным персоналом для перевозки багажа, грузовых мест, велосипедов и т.д. Транспортные средства, имеющие одно или несколько купе для пассажиров, должны считаться не багажными, а пассажирскими вагонами. Почтовые вагоны, принадлежащие железнодорожному управлению, считаются багажными вагонами, если они не имеют купе для пассажиров.

21. Грузовой вагон - Железнодорожное транспортное средство, которое может быть автомотрисой, обычно используемое исключительно для перевозки грузов.

a) Крытый вагон - Вагон закрытой конструкции (сплошные стенки до самого верха и крыша), характеризуемый безопасностью, которую он обеспечивает перевозимым в нем грузам (возможность закрыть вагон на замок и опломбировать).

b) Полувагон - Грузовой вагон без крыши с неоткидными бортами высотой свыше 60 см.

c) Вагон-платформа - Грузовой вагон без крыши и бортов; грузовой вагон без крыши с бортами высотой не свыше 60 см; платформа с турникетом.

d) Специальные вагоны:

i) Изотермический вагон – Крытый вагон, кузов которого имеет термоизолирующие стенки, двери, пол и крышу, что ограничивает теплопередачу между внутренностью кузова и наружной средой. Коэффициент теплопередачи (коэффициенты K и U) не должен превышать 0,6 кг/кал[2/] (1 кг/кал = 4,185 джоуля) на м^2 средней геометрической внутренней и наружной поверхности стенок в час и на каждый градус C разницы температуры воздуха внутри порожнего кузова и снаружи, причем величины коэффициента K действительны для измерений, производимых при средней температуре стенок кузова в +20° C (при температуре от +30°C до +35° C в отношении вагонов-цистерн, предназначенных для перевозки жидких пищевых продуктов).

ii) Вагон-ледник – Изотермический вагон, который при помощи источника холода (естественного льда с добавлением или без добавления соли; сухого льда с сублимационной установкой или без таковой; эвтектических плит и т.п.) иного, чем механическая или абсорбционная установка, позволяет при средней наружной температуре в +25°C понижать температуру внутри порожнего кузова и поддерживать ее затем по крайней мере в течение 12 часов в пределах до +5°C при помощи холодильных агентов и соответствующего оборудования. Вагоны-ледники имеют один или несколько бункеров для холодильных агентов; необходимо, чтобы эти бункеры могли загружаться снаружи.

iii) Вагон-холодильник – Изотермический вагон, который при помощи холодильного устройства (компрессорная или абсорбционная установка и т.д.) позволяет при средней наружной температуре в +30°C снижать и затем поддерживать по меньшей мере в течение 12 часов внутри пустого кузова желаемую постоянную температуру между +12° C и 0° C.

iv) Отапливаемый вагон – Изотермический вагон, имеющий систему отопления, позволяющую поднимать температуру внутри пустого кузова и затем поддерживать по меньшей мере в течение 12 часов фактически постоянную температуру не ниже +12° C при условии, что средняя наружная температура может достигать -10° C.

v) Вагон-цистерна – Вагон с одним или несколькими резервуарами, специально предназначенными для перевозки жидкостей или газов наливом.

vi) Вагон, специально построенный или оборудованный для облегчения и сокращения операций по перегрузке или для упразднения их (вагоны-бункеры, вагоны с опрокидывающимся кузовом, хопперы и т.д.).

vii) Вагон, специально построенный или оборудованный для перевозки:
- контейнеров
- дорожных прицепов для комбинированных перевозок или автомобильных прицепов.

viii) Другие особые вагоны – Все типы особых вагонов, не перечисленные выше.

2. Грузоподъемность грузового вагона – Грузоподъемностью грузового вагона считается разрешенный максимальный вес грузов, которые могут перевозиться в вагоне.

3. Процентная доля общего парка, находящаяся в ремонте или изъятая для технического обслуживания, или в ожидании ремонта или технического обслуживания – Процентная доля транспортных средств, временно изъятых из эксплуатации для ремонта или технического обслуживания. Под техническим обслуживанием и ремонтом подразумевается совокупность операций, предназначенных для содержания транспортных средств в исправности или для приведения их в исправное состояние.

4. Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года – Железнодорожные транспортные средства, вновь построенные и впервые сданные в эксплуатацию в течение года.

5. Единицы, окончательно изъятые из обращения в течение года – Транспортные средства, окончательно изъятые из обращения на железнодорожной сети в течение года.

6. Железнодорожные транспортные средства, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии – Для статистического учета Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии в статистические данные всех управлений железных дорог должны включаться следующие транспортные средства:

a) все железнодорожные транспортные средства данного управления железной дороги, т.е. те, которыми она фактически располагает, включая

i) находящиеся в ремонте или ожидающие ремонта, находящиеся в депо или в резерве;

[2/] В тех случаях, когда вагоны находились уже в эксплуатации на 30 июня 1962 г. или были сданы в эксплуатацию до 30 июня 1964 г., этот коэффициент может быть меньше или равен 0,8 кг/кал до 30 июня 1968 года.

ii) временно не находящиеся на железнодорожной сети этого управления и которые в порядке нормального режима совместного обслуживания сетей находятся на других железных дорогах (локомотивы, автомотрисы, пассажирские и багажные вагоны) или являются предметом нормального обмена (в порядке применения правил RIV или аналогичных соглашений) в результате перевозки грузов между сетями;

b) железнодорожные транспортные средства "частного пользования", т.е. такие, которые не принадлежат железной дороге и не находятся в ее распоряжении, но приписаны к сети этой дороги и эксплуатируются на ней.

27. Не должны включаться в статистику данной железной дороги транспортные средства, не находящиеся в ее распоряжении, например:

a) находящиеся на этой дороге временно в порядке совместного обслуживания сетей (локомотивы, автомотрисы, пассажирские и багажные вагоны) или являющиеся предметом нормального обмена (в порядке применения правил RIV или аналогичных соглашений) в результате перевозки грузов между странами;

b) те, которые принадлежат данной железной дороге, но сданы внаем или переданы иным способом в распоряжение других дорог.

Персонал

28. Персонал - Наличный состав служащих, непосредственно оплачиваемых железнодорожным управлением[3/].

29. Общее число служащих, которое надлежит указывать в статистике Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - Среднее число служащих, занятых в течение статистического периода, независимо от занимаемой ими должности, для эксплуатации железнодорожной сети, за исключением персонала, занимающегося вспомогательным обслуживанием, как автотранспорт, судоходство, гостиницы и рестораны[3/].

Движение

30. Поезд - Одно или несколько транспортных средств, буксируемых одним или несколькими локомотивами или автомотрисами, или отдельная автомотриса, передвигающаяся под определенным номером или под отдельным обозначением между установленным пунктом отправления и установленным конечным пунктом.

31. Пассажирский поезд - Поезд, предназначенный для перевозки пассажиров и состоящий из одного или нескольких пассажирских транспортных средств и, в случае необходимости, из багажных вагонов.

32. Грузовой поезд - Поезд, состоящий из одного или нескольких грузовых вагонов и, в случае необходимости, из багажных вагонов, передвигающихся порожняком или загруженных.

33. Грузо-пассажирский поезд - Поезд, состоящий одновременно из пассажирских и грузовых вагонов, а также, в случае необходимости, из багажных вагонов. Эти поезда не должны учитываться одновременно как пассажирские поезда и как грузовые поезда; распределение километров, пройденных этими поездами, производится в соответствии с правилами, установленными каждой железной дорогой.

34. Служебный поезд - Поезд, состоящий из пассажирских вагонов, передвигающийся порожняком, рабочий поезд, ремонтный поезд, аварийный поезд, испытательный поезд, балластный поезд, поезд с приспособлением для засыпки гравия, поезд-снегоочиститель и т.д.

35. Пассажирский поездо-километр или грузовой поездо-километр - Единица измерения, соответствующая пробегу пассажирского или грузового поезда на расстояние в один километр. Расстоянием считается длина линии, пройденной поездом на сети данной железной дороги. Маневрирование и рейсы на паромах не принимаются в расчет в статистике поездо-километров.

36. Поездо-километры, которые надлежит учитывать в статистике Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - Поездо-километры, пройденные различными категориями перечисленных выше поездов, независимо от того, принадлежат ли транспортные средства данной железной дороге или другим железным дорогам.

37. Груженый грузовой вагон - Единица измерения, соответствующая нагрузке и отправке грузового вагона. Вагоны, груженые на частных подъездных путях или на припортовых станциях, соединенных с железнодорожной сетью и поступающие затем на эту сеть, считаются нагруженными на ней. Вагоны, загруженные на второстепенной сети, соединенной с главной сетью, и поступающие затем на эту главную сеть, считаются нагруженными на главной сети. Тем не менее не считается нагруженным на данной сети вагон,

a) отправленный с грузом, перегруженным с другого вагона, уже погруженного и отправленного на той же сети;

3/ Примечание Секретариата: Результаты исследования, проводимого МСЖД по вопросу статистики персонала, могут повлечь за собой необходимость изменения этого определения, а также числа служащих, подлежащих статистическому учету (пункт 29).

b) в случае непосредственной перегрузки грузов на железнодорожных путях с одной главной сети на другую главную сеть на общей станции двух параллельно сходящихся железных дорог (см. определение непосредственной перегрузки на железнодорожных путях в пункте 55).

. Груженые грузовые вагоны, которые надлежит учитывать в статистике Комитета по внутреннему транспорту вропейской Экономической Комиссии - Все вагоны, погруженные на сети. Что касается второстепенных сетей, то олжны учитываться лишь те вагоны, которые не были переданы на главную сеть.

9. Грузовой вагон, прибывающий нагруженным из-за границы - Вагон, прибывающий нагруженным с зарубежной сети ля транзита или для разгрузки в стране.

0. Грузовые вагоны, прибывающие нагруженными, которые надлежит учитывать в статистике Комитета по внутреему транспорту Европейской Экономической Комиссии - Все вагоны, поступающие загруженными на данную сеть.

. Вагоно-день - Единица измерения, соответствующая нахождению вагона на сети в течение суток.

2. Активное или пассивное сальдо баланса по обмену грузовыми вагонами с зарубежными железнодорожными сетями азница в течение статистического периода между числом вагоно-дней грузовых вагонов данного управления железой дороги, находящихся в порядке обмена на линиях зарубежных сетей, и числом вагоно-дней иностранных грузовых агонов, находящихся в порядке обмена на линиях данной железной дороги, деленная на число дней указанного пеиода. Эта разница является положительной величиной, если первое из этих чисел ниже второго, и отрицательной противоположном случае.

3. Вагоно-километр - Единица измерения, соответствующая пробегу одного груженого или порожнего грузового агона на расстояние в один километр, причем принимается во внимание фактически пройденное расстояние и не читываются ни маневрирование, ни другие аналогичные перемещения. Учитываются все пробеги вагонов на линиях данной железной дороги, независимо от того, кто является собственником этих вагонов.

4. Вагоно-километр порожняком - Вагоно-километр, пройденный порожним вагоном.

5. Процентное отношение пробегов (вагоно-километры порожняком по отношению к общему числу вагоно-километров) роцентная доля порожних вагоно-километров в общем числе вагоно-километров.

Перевозки

6. Железнодорожные перевозки - Перевозки, определенные в пункте 4, производимые по железнодорожной сети, пределенной в пункте 6.

7. Служебные перевозки - Перевозки, производимые данной железной дорогой для внутренних потребностей, незаисимо от того, приносят ли они доход, подлежащий бухгалтерскому учету.

8. Перевозки за счет третьих лиц - Перевозки, производимые железной дорогой за счет третьих лиц, т.е. все еревозки, кроме служебных. Они охватывают:

a) коммерческие перевозки в целях получения дохода;

b) бесплатные перевозки.

9. Пассажир - Каждое лицо, за исключением членов персонала, предназначенного для обслуживания поезда, соершающее перемещение по сети в железнодорожном транспортном средстве.

0. Пассажиро-километр - Единица измерения, соответствующая перевозке по железной дороге одного пассажира на асстояние в один километр.

1. Данные о пассажирских перевозках, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему трансорту Европейской Экономической Комиссии - Эти данные должны охватывать все железнодорожные перевозки, произодимые по сети железнодорожного управления. Должны учитываться лишь перевозки по железной дороге; когда еревозки производятся последовательно различными видами транспорта, данные должны относится исключительно к робегам по железной дороге.

2. Каждый пассажир, с которого взимается плата, подлежит учету; не следует учитывать пассажиров, перевозиых бесплатно. Необходимо, чтобы данные о числе перевезенных пассажиров и о числе пройденных пассажиро-километров были согласованы. Когда пассажир пользуется последовательно одной или несколькими второстепенными сеями и одной главной сетью или наоборот, этот пассажир должен учитываться лишь в статистике главной сети. огда пассажир пользуется последовательно несколькими второстепенными сетями, этот пассажир должен учитываться ишь один раз.

3. Учитываемым расстоянием является пробег, фактически произведенный пассажиром.

4. Перевезенные грузы - Грузы, перевезенные по железнодорожной сети данной дороги. Общее количество перевезенных по сети грузов состоит из количества погруженных грузов и количества грузов, поступивших погруженными (см. пункт 57).

55. Непосредственная перегрузка на железнодорожных путях - Перегрузка грузов из одного железнодорожного транспортного средства в другое, когда оба транспортных средства находятся друг от друга на расстоянии, не вызывающем необходимости в промежуточной перевозке вне самой станции.

56. Погруженные грузы - Грузы, помещаемые на железнодорожное транспортное средство и отправляемые по железной дороге. Грузы, погруженные на частных железнодорожных ветках, на припортовых станциях, соединенных с сетью, и переданные затем этой сети, считаются погруженными на этой сети. Грузы, погруженные на второстепенной сети, соединенной с главной сетью, и переданные затем этой главной сети, считаются погруженными на главной сети. Тем не менее, не считаются "погруженными" на сети грузы, которые:

a) после погрузки на данной сети перегружаются с одного железнодорожного транспортного средства на другое железнодорожное транспортное средство на той же сети;

b) при их передаче с одной железнодорожной сети на другую перегружаются непосредственно на железнодорожных путях на общей станции двух параллельно сходящихся железных дорог (см. определение "непосредственной перегрузки на железнодорожных путях" выше в пункте 55).

57. Грузы, поступившие погруженными - Грузы, погруженные на заграничной сети и доставленные на данную сеть по железной дороге для транзита или для разгрузки в стране; считаются также поступившими погруженными грузы, непосредственно перегруженные на железнодорожных путях в момент их прибытия на эту сеть.

58. Тонно-километр нетто - Единица измерения грузовых перевозок, соответствующая железнодорожной перевозке одной тонны грузов на расстояние в один километр.

59. Среднее расстояние перевозки одной тонны - Среднее расстояние, на которое грузы были перевезены на сети данной железной дороги.

60. Средняя нагрузка вагона - Средний повагонный вес перевозимых грузов в погруженном или в прибывшем погруженным вагоне.

61. Данные о грузовых перевозках, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - В статистические данные должны быть включены все железнодорожные перевозки[4], произведенные на сети данной дороги. Следует учитывать лишь железнодорожные перевозки; когда перевозки производятся последовательно различными видами транспорта, статистические данные должны относиться исключительно к той части пробега, которая совершается по железной дороге.

62. Вес, который следует учитывать, представляет собой оплачиваемый по тарифу вес, поскольку это касается коммерческих перевозок, и вес брутто грузов, поскольку это касается служебных перевозок и бесплатных перевозок за счет третьих лиц.

63. Подлежащим учету расстоянием является

a) для коммерческих перевозок: расстояние, оплачиваемое по тарифу, за вычетом надбавок за условное расстояние;

b) для служебных перевозок и для бесплатных перевозок за счет третьих лиц: фактически пройденное расстояние.

ДОРОГИ

Дорожные сети, включая дорожные расходы

64. Сеть - Дорожную сеть страны составляют все дороги данной страны, открытые для движения, включая дороги с оплатой за проезд.

65. Дорога - Дорога, предназначенная для четырехколесных и иных дорожных автотранспортных средств, передвигающихся на своих собственных колесах.

66. Проезжая часть дороги - Часть дороги, предназначенная для движения дорожных транспортных средств; обочины не являются проезжей частью; то же относится и к частям дороги, предназначенным для движения несамоходных дорожных транспортных средств или для стоянки транспортных средств, даже в том случае, если эти части дороги могут в случае опасности служить для проезда автотранспортных средств. Ширина проезжей части измеряется перпендикулярно оси дороги.

67. Городская дорога - Дороги и улицы в пределах населенных пунктов с населением в 5 000 человек или более.

4/ Примечание Секретариата: Следует поэтому включать как перевозки за счет третьих лиц, так и служебные перевозки.

68. Главная дорога – Дорога, предназначенная преимущественно для движения на дальнее расстояние или соединяющая крупные населенные пункты.

69. Автомагистраль – Дорога, удовлетворяющая всем перечисленным ниже требованиям:

a) отсутствие перекрестков на одном уровне с другими дорогами и путями сообщения;

b) непосредственный доступ на нее из придорожных владений воспрещен;

c) на ней разрешается лишь автомобильное движение.

70. Дороги, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии – Все городские или внегородские дороги, открытые для движения. При определении длины дорог желательно, чтобы одна и та же площадь дороги не учитывалась дважды; поэтому рекомендуется применять, когда это возможно, метод, упомянутый в приложении 2 к документу TRANS/WP.6/54 Rev.4, особенно при измерении городских дорог. В статистической сводке должно быть примечание с указанием о том, являются ли перекрестки предметом двойного учета в статистике городских и внегородских дорог или нет.

Транспортные средства

71. Дорожное транспортное средство – Транспортное средство на колесах, предназначенное для использования на дорогах.

72. Самоходное дорожное транспортное средство – Дорожное транспортное средство, соединенное или не соединенное с электрическим проводом, оборудованное двигателем, являющимся единственным способом приведения его в движение. К этим транспортным средствам отнесены троллейбусы и трамваи.

73. Дорожное автотранспортное средство – Дорожное транспортное средство с механическим двигателем (включая тягачи), предназначенное для перевозки пассажиров или грузов, за исключением транспортных средств, передвигающихся по рельсам или соединенных с электрическим проводом. Велосипеды с подвесным двигателем, определение которых дано в пункте 79, не включены в число дорожных автотранспортных средств.

74. Дорожное транспортное средство для перевозки пассажиров[5/] – Дорожное транспортное средство, предназначенное исключительно или преимущественно для перевозки одного или нескольких пассажиров.

75. Дорожное автотранспортное средство для перевозки пассажиров[5/] – Дорожное автотранспортное средство, предназначенное исключительно или преимущественно для перевозки одного или нескольких пассажиров.

76. Дорожное транспортное средство для перевозки грузов[5/] – Дорожное транспортное средство, предназначенное исключительно или преимущественно для перевозки грузов.

77. Дорожное автотранспортное средство для перевозки грузов[5/] – Дорожное автотранспортное средство, предназначенное исключительно или преимущественно для перевозки грузов.

78. Велосипед – Двухколесное или трехколесное дорожное транспортное средство, оборудованное педалями и приводимое в движение исключительно мускульной энергией.

79. Велосипед с подвесным двигателем – Двухколесное или трехколесное дорожное транспортное средство, имеющее все обычные характеристики велосипеда, поскольку это касается его конструкции и возможности его применения, и оборудованное двигателем, максимальный рабочий объем которого составляет 50 $см^3$.

80. Мотоцикл – Двухколесное дорожное автотранспортное средство, с коляской или без таковой, не подпадающее под определение велосипеда с подвесным двигателем, а также мотоколяски инвалидов с двигателем и предназначенные для перевозки пассажиров трехколесные автотранспортные средства, вес которых порожняком не превышает 400 кг[6/].

81. Легковой автомобиль – Дорожное автотранспортное средство, иное, чем мотоцикл, предназначенное для перевозки пассажиров, в котором число сидячих мест (включая место водителя) не превышает девяти. Термин "легковой автомобиль" охватывает поэтому такси и автомобили, сдаваемые внаем, при условии, что в них имеется 10 сидячих мест.

5/ Транспортные средства, одновременно предназначенные как для перевозки пассажиров, так и для перевозки грузов, должны относиться либо к категории дорожных транспортных средств для перевозки пассажиров, либо к категории дорожных транспортных средств для перевозки грузов, в зависимости от их главного назначения, определяемого их техническими характеристиками или налоговой категорией, к которой они принадлежат.

6/ Временное определение в ожидании пересмотра приложения 9 к Женевской конвенции 1949 года о дорожном движении.

82. Городской автобус и автобус дальнего следования - Дорожное автотранспортное средство для перевозки пассажиров с числом сидячих мест (включая мето водителя) более девяти.

83. Число сидячих мест в городских автобусах и в автобусах дальнего следования - Число сидячих или спальных мест, включая место водителя, имеющихся в транспортном средстве при использовании его в целях, для которых оно преимущественно предназначено; в случае сомнения, вместимость транспортного средства определяется наибольшим числом имеющихся сидячих или спальных мест.

84. Общая вместимость городских автобусов и автобусов дальнего следования - Число сидячих мест и мест, специально предусмотренных для стоящих пассажиров7/. Число стоячих мест должно указываться в статистике отдельно.

85. Тягач - Дорожное автотранспортное средство, предназначенное исключительно или преимущественно для буксировки других дорожных транспортных средств.

86. Прицеп - Дорожное транспортное средство, предназначенное для буксировки его дорожным автотранспортным средством. Прицепы, предназначенные для буксировки их сельскохозяйственными тракторами, не учитываются.

87. Полуприцеп - Прицеп без передней оси, сцепленный с буксирующим его транспортным средством таким образом, что часть этого прицепа опирается на тягач, и тягач несет на себе значительную часть веса полуприцепа и его груза.

88. Транспортное средство с полуприцепом - Дорожная автотранспортная единица, состоящая из дорожного автотранспортного средства и полуприцепа.

89. Автопоезд - Дорожный состав, предназначенный для перевозки грузов и состоящий из одного дорожного автотранспортного средства и либо из одного прицепа, иного, чем полуприцеп, либо из нескольких прицепов.

90. Грузоподъемность - Максимальный вес грузов, объявленный допустимыми компетентными органами страны регистрации транспортного средства.

91. Разрешенный максимальный вес - Общий вес неподвижного транспортного средства в снаряженном состоянии (включая вес водителя и всех других одновременно перевозимых лиц) и вес груза, объявленный допустимым компетентным органом страны регистрации транспортного средства.

92. Дорожное транспортное средство для грузовых перевозок, производящее перевозки за счет третьих лиц - Дорожное транспортное средство для грузовых перевозок, производящее исключительно или преимущественно перевозки за счет третьих лиц (см. определение перевозок за счет третьих лиц ниже в пункте 103).

93. Дорожное транспортное средство для грузовых перевозок, производящее перевозки за собственный счет - Дорожное транспортное средство для грузовых перевозок, производящее исключительно или преимущественно перевозки за собственный счет (см. определение перевозок за собственный счет ниже в пункте 104).

94. Дорожные транспортные средства, которые надлежит учитывать в статистике Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - Сообщаемые статистические данные должны охватывать все дорожные транспортные средства, перечисленные в соответствующих таблицах вопросника (включая находящиеся в ремонте или ожидающие ремонта), зарегистрированные в стране и допущенные к движению на ее территории на дорогах, открытых для движения, за исключением военных транспортных средств.

95. Числом транспортных средств, которые надлежит учитывать в статистике, является число транспортных средств, имеющихся к определенной дате статистического периода; эта дата выбирается таким образом, чтобы число транспортных средств было, по возможности, максимальным в течение этого периода.

Движение

96. Транспортное средство-километр - Единица измерения, соответствующая пробегу дорожного транспортного средства, груженого или порожнего, на расстояние в один километр, причем пробег измеряется фактической длиной пройденного участка дороги. Транспортное средство с полуприцепами и транспортные единицы, состоящие из тягача и прицепа, учитываются, как одно транспортное средство. Во всех других случаях прицепы учитываются, как отдельные транспортные средства.

97. Иностранное транспортное средство - Транспортное средство с номерным знаком другой страны.

98. Транспортное средство-километры, которые надлежит учитывать в статистике Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии:

7/ Это определение имеет важное практическое значение только для статистических данных, касающихся городских перевозок.

a) Внутреннее движение

Статистические данные должны показывать число транспортное средство-километров, пройденных по территории страны, независимо от стран регистрации транспортных средств.

b) Международное движение

Статистические данные должны показывать число транспортное средство-километров, соответствующее международным пробегам, включая приграничное движение на территории страны:

i) иностранных транспортных средств,

ii) транспортных средств данной страны.

99. Прибывшее дорожное транспортное средство - Дорожное транспортное средство, прибывшее в страну по дороге, с грузом или порожняком. Однако считается прибывшим по дороге всякое дорожное транспортное средство, ввезенное в страну другим видом транспорта, использование которого для короткого пробега диктуется географическими или климатическими условиями.

100. Выбывшее дорожное транспортное средство - Дорожное транспортное средство, выбывшее из страны по дороге, с грузом или порожняком. Однако считается выбывшим по дороге каждое дорожное транспортное средство, вывезенное из страны другим видом транспорта, использование которого для короткого пробега диктуется географическими или климатическими условиями.

101. Дорожное транспортное средство для перевозки грузов, следующее транзитом - Дорожное транспортное средство, прибывшее в страну по дороге, с грузом или порожняком, и выбывшее по дороге, с грузом или порожняком, через иной пункт, чем пункт въезда, при условии, что в данной стране не было произведено ни перегрузки, ни погрузки.

102. Число прибывших, выбывших и следовавших транзитом дорожных транспортных средств, которое надлежит учитывать в статистике Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - В статистических данных должно быть показано дорожное движение иностранных транспортных средств, включая приграничное движение с пересечением границ страны. Что касается городских автобусов, автобусов дальнего следования и дорожных транспортных средств для перевозки грузов, в статистических данных должно быть также учтено движение транспортных средств страны. Транспортные средства с полуприцепом и транспортные единицы состоящие из тягача и одного прицепа, считаются одним транспортным средством. Во всех других случаях прицепы учитываются как отдельные транспортные средства.

Перевозки

103. Перевозка за счет третьих лиц - Перевозка за плату пассажиров или грузов, производимая за счет третьих лиц.

104. Перевозка за собственный счет - Перевозка, производимая одним лицом (физическим или юридическим):

a) i) посредством одного или нескольких принадлежащих ему транспортных средств; или

ii) посредством одного или нескольких транспортных средств, предоставленных в его исключительное распоряжение для внутренних перевозок, на условиях, предусматриваемых законами и правилами данной страны, если это предоставление в распоряжение ими разрешается; или в отношении международных перевозок - на условиях, предусматриваемых международными соглашениями;

b) для собственных потребностей этого лица[8/] и для перевозки:

i) его самого, его семьи, его друзей или служащих; или

ii) принадлежащих ему грузов; или

iii) грузов, не принадлежащих данному лицу, но которые были им куплены, проданы, ссужены, получены взаймы, отданы или получены внаем, произведены, обработаны или подвергнуты ремонту, при условии, что перевозка является лишь вспомогательной операцией.

8/ Под "собственными потреблениями" подразумеваются коммерческие и промышленные потребности заинтересованных предприятий.

Пассажирские перевозки

105. Пассажир - Пассажиром считается каждое лицо, совершающее пробег по дорожной сети страны в дорожном транспортном средстве. Персонал, обслуживающий городские автобусы, автобусы дальнего следования, троллейбусы, трамваи и дорожные транспортные средства для грузовых перевозок, не считаются пассажирами.

106. Пассажиро-километр - Единица измерения, соответствующая перевозке одного пассажира по дороге на расстояние в один километр.

107. Данные о пассажирских перевозках, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - В статистических данных следует учитывать всех пассажиров, перевезенных по дорожной сети страны как транспортными средствами этой страны, так и иностранными транспортными средствами[9]. Расстоянием, которое надлежит принимать во внимание для расчета пассажиро-километров, является пробег, фактически совершенный пассажиром.

Грузовые перевозки

108. Погруженные грузы - Грузы, помещаемые в дорожное транспортное средство и отправляемые по дороге. Если пробег прерывается вследствие аварии транспортного средства или по аналогичной причине и грузы перегружаются из одного дорожного транспортного средства на другое, такая операция не считается погрузкой.

109. Грузы, прибывшие в страну по дороге, иные, чем те, которые следуют по дороге сквозным транзитом - Грузы, погруженные в дорожное транспортное средство в другой стране, которые ввезены в страну по дороге и в ней выгружены или перегружены на другой вид транспорта. Однако считаются прибывшими по дороге грузы, перевозимые транспортным средством, прибывающим в страну посредством другого вида транспорта, использование которго для короткого пробега диктуется географическими или климатическими условиями.

110. Грузы, выбывшие из страны по дороге, иные, чем те, которые следуют по дороге сквозным транзитом - Грузы, погруженные (или перегруженные с другого вида транспорта) в дорожное транспортное средство в стране и выбывшие из страны по дороге. Однако считаются выбывшими по дороге грузы, перевозимые транспортным средством, выбывающим из страны посредством другого вида транспорта, использование которого для короткого пробега диктуется географическими или климатическими условиями.

111. Грузы, следующие по дороге сквозным транзитом - Грузы, которые прибыли в страну по дороге и были вывезены из нее также по дороге [10] через иной пункт, чем пункт ввоза, после их перевозки через территорию страны исключительно по дороге. Замечания, касающиеся коротких пробегов, производимых другим видом транспорта и о которых идет речь по поводу "грузов, прибывших по дороге", и "грузов, выбывших по дороге", применяются к грузам, следующим по дороге сквозным транзитом.

112. Перевезенные грузы - Грузы, перевезенные по дорожной сети данной страны. Общее количество перевезенных в данной стране грузов состоит из грузов, погруженных в стране, грузов, ввезенных по дороге, и грузов следующих по дороге сквозным транзитом.

113. Тонно-километр нетто - Единица измерения грузовых перевозок, соответствующая перевозке одной тонны по дороге на расстояние в один километр.

114. Данные о грузовых перевозках, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - В статистических данных следует учитывать все дорожные перевозки, произведенные на сети данной страны как посредством транспортных средств этой страны, так и посредством иностранных транспортных средств.

115. Весом, который следует учитывать при перевозках за собственный счет, является вес брутто грузов, включая вес тары (например, контейнеры и поддоны), содержащий грузы, а при перевозках за счет третьих лиц - вес, оплачиваемый по тарифу.

116. Расстоянием, которое следует учитывать при перевозках за собственный счет, является фактически пройденное расстояние, а при перевозках за счет третьих лиц - расстояние, оплачиваемое по тарифу или, за неимением данных, фактически пройденное расстояние.

9/ В случае перевозок за счет третьих лиц, исключение из статистики пассажиров, перевозимых бесплатно (например, маленьких детей), может быть неизбежным. Кроме того, это исключение может быть целесообразным с точки зрения сопоставимости статистических данных со статистическими данными железных дорог.

10/ Без того, чтобы было необходимо перевозить их сквозным транзитом в том же самом дорожном транспортном средстве.

ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ

Сети

117. Сеть внутренних судоходных путей страны составляют все внутренние водные пути этой страны, открытые для судоходства (движения) общего пользования для производства грузовых перевозок.

118. Судоходный внутренний водный путь - Водное пространство, не являющееся частью моря, по которому могут плавать нормально нагруженные суда грузоподъемностью по крайней мере в 50 тонн. Этот термин применяется как к судоходным рекам и озерам (к природным водным путям, независимо от того, регулировались ли они для целей судоходства или нет), так и к судоходным каналам (т.е. к водным путям, сооруженным для судоходства). Длина озер измеряется между наиболее удаленными пунктами, между которыми производятся перевозки.

119. Внутренние водные пути, регулярно используемые для перевозок - Водные пути, по которым ежегодно производится некоторое минимальное число перевозок; это число, выраженное в тонно-километрах на километр водного пути, определяется правительством каждой страны в соответствии с условиями ее судоходной сети.

120. Внутренние водные пути, которые надлежит учитывать в статистике по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - Водная сеть страны в целом.

Транспортные средства

121. Судно для грузовых перевозок по внутренним водным путям - Судно максимальной грузоподъемностью 20 тонн, предназначенное для грузовых перевозок по внутренним водным путям.

122. Баржа или шаланда - Несамоходное судно для грузовых перевозок по внутренним водным путям. В некоторых странах термин "шаланда" означает более мелкое судно, чем баржа. Суда, имеющие лишь вспомогательный двигатель, должны считаться баржами или шаландами.

123. Наливное судно - Несамоходное судно, предназначенное для перевозки наливом жидкостей или газов по внутренним водным путям. Наливные суда имеющие только вспомогательный двигатель, считаются несамоходными. Специальные суда для перевозки навалом сыпучих продуктов таких, как цемент, мука, гипс и т.д., должны быть исключены и учитываются вместе с сухогрузными судами.

124. Самоходное судно - Судно для грузовых перевозок по внутренним водным путям, имеющее силовую установку. Суда, имеющие лишь вспомогательный двигатель, должны считаться баржами или шаландами.

125. Самоходное наливное судно - Судно для грузовых перевозок по внутренним водным путям, предназначенное для перевозки наливом жидкостей или газов и имеющее силовую установку. Наливные суда, имеющие только вспомогательный двигатель, должны считаться несамоходными. Специальные суда для перевозки навалом сыпучих продуктов, таких, как цемент, мука, гипс и т.д., должны быть исключены и учитываться вместе с сухогрузными судами.

126. Буксир - Судно с силовой установкой мощностью не менее 50 л.с., предназначенное для буксировки барж, шаланд, наливных судов или плотов, но не для перевозки грузов. Буксиры, оборудованные для толкания, учитываются как буксиры.

127. Толкач - Судно с силовой установкой мощностью не менее 50 л.с., специально предназначенное для толкания судов.

128. Толкаемая баржа - Баржа или шаланда, специальное предназначенная для толкания.

129. Толкаемая наливная баржа - Наливное судно, специально предназначенное для толкания.

130. Грузоподъемность - Максимальный выраженный в тоннах разрешенный вес грузов, которые судно может перевозить согласно судовым документам.

131. Мощность (л.с.) - Механическая мощность, развиваемая двигателями, которыми оборудованы суда. Эта мощность (единица которой равняется 75 кг в секунду) должна измеряться в фактических л.с. (мощность, передаваемая на гребной винт).

132. Данные о судах, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - Статистические данные, сообщаемые ЕЭК, должны охватывать, за исключением портовых судов, лихтеров и буксиров морских портов, все суда, перечисленные в вопроснике, которые могут плавать по рекам, но имеют разрешение плавать в море (каботажные суда), включая находящиеся в ремонте или ожидающие ремонта, зарегистрированные в данной стране, или же - если в этой стране суда не регистрируются - принадлежащие лицам (физическим или юридическим), проживающим в этой стране. Данные, касающиеся эксплуатируемых судов, должны относиться к положению в конце года; данные о судах, сданных в эксплуатацию в течение года, должны охватить все суда, сданные в эксплуатацию в этой стране впервые, независимо от того, идет ли речь о новых или находившихся уже ранее в плавании судах.

Перевозки

133. Погруженные грузы - Грузы, помещенные на судно для грузовых перевозок по внутренним водным путям и отправляемые по внутренним водным путям. Перегрузка с одного судна для грузовых перевозок по внутренним водным путям на другое не считается погрузкой; то же относится и к погрузке, вызванной аварией или необходимостью облегчения судна в случае низкого уровня воды.

134. Выгруженные грузы - Грузы, выгруженные с судна для грузовых перевозок по внутренним водным путям после их перевозки по внутренним водным путям. Перегрузка с одного судна для грузовых перевозок по внутренним водным путям на другое не считается выгрузкой; то же относится к выгрузке, вызванной аварией или необходимостью облегчения судна в случае низкого уровня воды.

135. Грузы, вывезенные из страны по внутренним водным путям (иные, чем следующие по внутренним водным путям сквозным транзитом) - Грузы, погруженные в стране на судно для грузовых перевозок по внутренним водным путям и вывезенные из страны по внутренним водным путям.

136. Грузы, ввезенные в страну по внутренним водным путям (иные, чем следующие по внутренним водным путям сквозным транзитом) - Грузы, погруженные в другой стране на судно для грузовых перевозок по внутренним водным путям, которые были ввезены в данную страну по внутренним водным путям и были в ней выгружены.

137. Грузы, следующие по внутренним водным путям сквозным транзитом - Грузы, ввезенные в страну на судне для грузовых перевозок по внутренним водным путям и вывезенные также на судне для грузовых перевозок по внутренним водным путям через иной пункт, чем пункт ввоза, после их перевозки через территорию этой страны исключительно по внутренним водным путям.

138. Перевезенные грузы - Грузы, перевезенные судном для грузовых перевозок по внутренним водным путям по сети внутренних водных путей данной страны. Общее количество перевезенных в стране грузов составляют погруженные грузы, грузы, ввезенные по внутренним водным путям, и грузы следующие по внутренним водным путям сквозным транзитом.

139. Тонно-километр нетто - Единица измерения грузовых перевозок, соответствующая перевозке одной тонны по внутренним водным путям на расстояние в один километр.

140. Данные о перевозке грузов, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - В статистические данные необходимо включать все перевозки по внутренним водным путям, произведенные по сети данной страны [11/].

141. Весом, который надлежит учитывать, является вес брутто грузов, включая вес тары (например, контейнеров и поддонов), содержащей грузы.

142. Подлежащим учету расстоянием является фактически пройденное расстояние.

СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Оборудование

143. Контейнер - Транспортное оборудование (клетка, съемная цистерна или любое другое аналогичное приспособление) -

a) имеющее постоянный характер и в силу этого достаточно прочное, чтобы служить для многократного использования;

b) специально сконструированное для облегчения перевозки грузов, без их погрузки, при помощи одного или нескольких видов транспорта;

c) снабженное приспособлениями, облегчающими его перемещение, в частности при его перегрузке с одного вида транспорта на другой;

d) сконструированное таким образом, чтобы его можно было легко наполнять и опорожнять, и

e) имеющее внутренний объем не менее 1 $м^3$.

Термин "контейнер" не включает ни обычной тары, ни транспортных средств.

11/ Примечание Секретариата: В статистике грузовых перевозок в той или иной стране должен учитываться не только вес грузов, перевезенных под флагом данной страны, но и общий вес грузов, независимо от того, под каким флагом они перевозятся. В целях классификации внутренних водных путей в зависимости от их экономического значения, следует включать перевозки, производимые на плотах.

143а. Очень большой контейнер - Контейнер емкостью свыше 3 $м^3$, и с наружной длиной 6 м и более, включая любое постоянное приспособление.

144. Большой контейнер - Контейнер емкостью свыше 3 $м^3$, и с наружной длиной менее 6 м, включая любое постоянное приспособление.

145. Малый контейнер - Контейнер емкостью не менее 1 $м^3$, но не свыше 3 $м^3$.

146. Большегрузный тележечный контейнер - Большой контейнер с наглухо прикрепленными колесами, для перевозки которого по железной дороге необходимы вагоны со специальными приспособлениями для его закрепления.

147. Контейнер частного пользования - Контейнер, не принадлежащий транспортному предприятию для перевозок за счет третьих лиц.

148. Автомобильный прицеп для перевозки железнодорожных вагонов - Транспортное средство, предназначенное для перемещения железнодорожных вагонов по дороге, иначе, чем по железнодорожным путям.

149. Дорожный прицеп для смешанных перевозок - Дорожный прицеп, предназначенный для перевозки грузов и специально построенный или оборудованный для того, чтобы его можно было грузить на железнодорожные вагоны.

150. Данные об оборудовании для смешанных перевозок, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - В статистику следует включать данные обо всем оборудовании (в том числе об оборудовании, находящемся в ремонте или ожидающем ремонта), перечисленном в настоящем вопроснике и принадлежащем железным дорогам данной страны или допущенном ими.

Перевозки

151. Число отправленных контейнеров - Число погруженных и отправленных контейнеров.

152. Число операций, произведенных при помощи автомобильных прицепов для перевозки железнодорожных вагонов - Число пробегов автомобильных прицепов для перевозки железнодорожных вагонов, перевозящих груженые вагоны.

153. Данные о смешанных перевозках, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - В статистике необходимо учитывать все перевозки, произведенные на территории страны по крайней мере частично по железной дороге, при помощи оборудования, принадлежащего железным дорогам этой страны или допущенного ими. Весом, который необходимо принимать во внимание, является вес, за который взимается плата при коммерческих перевозках за счет третьих лиц, и вес брутто во всех остальных случаях; расстоянием, подлежащим учету, является расстояние, оплачиваемое по тарифу при коммерческих перевозках за счет третьих лиц, и фактически пройденное расстояние во всех остальных случаях.

МОРСКИЕ ПОРТЫ

Грузы, погруженные и выгруженные в морских портах: Данные по погруженным и выгруженным грузам должны быть выражены в весе грузов (включая упаковку) внешней торговли погруженных в морские суда всех флагов и выгруженные из них в портах данной страны. В грузы не должны включаться: бункера, собственные корабельные запасы, баласт и перегрузка (грузы, перегруженные с импортирующих судов на экспортирующие). Должны включаться грузы, выгруженные в пакгаузах при таможне или погруженные из них.

НЕФТЕТРУБОПРОВОДЫ

Статистические данные о сети трубопроводов и о транспортировке ими относятся к трубопроводам, расположенным на территории страны, представляющей эти данные. Исключаются все трубопроводы короче 50 км и все трубопроводы, используемые для военных целей. Международные трубопроводы длиной от 50 и более километров следует включать, даже если часть из них, проходящая в одной стране, будет короче 50 километров.

ANNEX II

SOURCES OF INFORMATION AND COVERAGE OF STATISTICS

1. Sources of information

TABLE 1

Statistical Yearbook and Monthly Bulletin of Statistics of the United Nations; Monthly Digest of Statistics of the United Kingdom.

TABLE 2

Calculated by the secretariat from data in national statistical publications, United Nations Yearbook of National Accounts Statistics, statistics of national accounts and general statistics of OECD.

TABLE 5

Data supplied by the International Union of Official Travel Organizations (Geneva).

TABLE 23

Data supplied by the Central Commission of the Navigation of the Rhine (Strasbourg).

TABLES 24 AND 25

Data supplied by the Danube Commission (Budapest).

Most of the data included in all other tables of the bulletin were supplied by governments. Some information has also been extracted from the following sources :

ALBANIA

Anuari statistikor (statistical yearbook), Drejtoria e statistikës, (Tirana).

BELGIUM

Yearly and quarterly statistics of the International Union of Railways (UIC); documents issued by the European Conference of Ministers of Transport.

BULGARIA

Statisticheski Godishnik (Statistical yearbook), Tsentralno Statistichesko Upravlyenye (Sofia).

EASTERN GERMANY

Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik (statistical yearbook), Staatliche Zentralverwaltung für Statistik (Berlin).

FRANCE

Statistiques du commerce extérieur de la France - Tableau général des transports (External trade statistics - general transport tables), Direction général des douanes et droits indirects (Paris).

GREECE

Annual and quarterly statistics of the International Union of Railways (UIC). Monthly Statistical Bulletin, Central Statistical Office (Athens).

ICELAND

Hagtidindi (monthly statistical bulletin), Hagstofa Islands (Reykjavik); Statistical Yearbook of the United Nations.

IRELAND

Statistical Abstract of Ireland, Central Statistics Office (Dublin); Annual Statistics of the International Union of Railways (UIC).

PORTUGAL

Transportes terrestres, Anuário estatístico (land transport), Direcção Geral de Transportes terrestres (Lisboa).

SWITZERLAND

Schweizerische Verkehrsstatistik - Statistique suisse des transports (transport statistics), Eidgenössisches Amt für Verkehr - Office fédéral des transports (Bern).

USSR

Narodnoe Hozyaistvo (statistical yearbook), Tsentralnoe Statisticheskoe Upravlyenye (Moskva).

BYELORUSSIAN S.S.R.

Byelorusskaja SSR v tsifrah (statistical pocketbook) Tsentralnoe Statisticheskoe Upravlyenye (Minsk).

UNITED KINGDOM

Monthly Digest of Statistics, Central Statistical Office (London); Annual Report and Accounts, British Railways Board (London); Annual Report and Accounts, British Waterways Board (London).

WESTERN GERMANY

Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland (statistical yearbook), Statistisches Bundesamt (Wiesbaden).

UNITED STATES

Statistics of Railroads of Class I in the United States, and Yearbook of Railroad Facts 1969, Association of American Railroads (Washington D.C.); Annual Report of the Interstate Commerce Commission, Interstate Commerce Commission (Washington D.C.).

2. Coverage of statistics

Statistics given in respect of Western Germany relate to the territory of the Federal Republic of Germany. Certain data supplied by the Federal Republic of Germany relate to its territory and also to West Berlin, for which separate figures are not available. Such data are indicated by the symbol † or a footnote.

Statistics of Turkey and USSR cover the territories of those countries in Europe and in Asia.

Figures relating to gross national product (GNP) represent, in general, the market value of the product at constant prices, before deduction of provisions for the consumption of fixed capital, attributable to the factors of production supplied by residents.

Railway statistics in Tables 6 and 8 refer to all systems other than urban, underground or similar lines and a few short lines of purely local importance; railways built solely to serve mines, forests or other industrial or agricultural undertakings and not open to public transport are also excluded, except in the case of the USSR, for which, in view of their length and the heavy tonnage carried, separate figures are given under the designation "industrial railways". In the tables mentioned, where two sets of figures are given in respect of any particular country the first refers to the state or principal system, the name of which is stated; the second refers to the remaining railways, which are grouped together under the designation "Other"; they include generally lines belonging to regional or local authorities. Where only one set of figures is given, all the railways of the country concerned constitute a single system, apart from the exceptions already mentioned. In all tables other than 6 and 8, railway statistics relate only to the state or principal system, except where it is indicated that private railways are included.

In Greece railways formerly classed as "private" have been incorporated in the State system. The statistics in respect of railway network in Greece therefore consist of a single set of figures relating to the whole railway network of the country.

In the case of the United States, where the railways are almost all owned and operated by companies, the statistics given in Table 6 relate to all railways except purely urban and similar lines; the statistics in other tables refer to Class I railways which account for 94% of the total length of line and about 99% of the total volume of rail transport.

Statistics of tons carried and ton-kilometres by rail relate, in general, to commercial or revenue earning transport, the distance being that charged for. Where service transport is excluded, there is a footnote to that effect. Because of differences of this nature and in methods of collecting data, especially in the case of ton-kilometres, strict comparability does not always obtain between the figures applying to different countries. However, where a change has been made in the scope of these statistics in any particular country, the figures relating to earlier years have been adjusted to preserve comparability in time series.

Inland waterway statistics refer to waterways used wholly or mainly for inland navigation. For this reason no statistics on inland water transport are given in respect of Sweden, the navigable waterways of that country being used largely by vessels which also carry traffic to and from places reached by sea. On other waterway systems, traffic carried by sea-going vessels is generally omitted or is shown separately, as in Table 24 relating to the Danube. Floating of timber is, except where the contrary is stated, disregarded, although the tonnages and ton-kilometres of timber involved may be very considerable, particularly in Scandinavia; waterways used for the floating of timber but not for navigation by inland water craft are not included in Table 17 (Inland waterway network).

ANNEXE II

SOURCES D'INFORMATION ET CHAMP COUVERT PAR LES STATISTIQUES

1. Sources d'information

TABLEAU 1

Annuaire statistique et Bulletin mensuel de statistique des Nations Unies; Monthly Digest of Statistics (recueil mensuel de statistique du Royaume-Uni).

TABLEAU 2

Calculé par le secrétariat d'après les données des statistiques nationales, de l'Annuaire de statistiques des comptabilités nationales des Nations Unies, des statistiques des comptabilités nationales et des statistiques générales de l'OECD.

TABLEAU 5

Données communiquées par l'Union internationale des organismes officiels de tourisme (Genève).

TABLEAU 23

Données communiquées par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (Strasbourg).

TABLEAUX 24 ET 25

Données communiquées par la Commission du Danube (Budapest).

La plupart des données insérées dans tous les autres tableaux ont été fournies par les gouvernements. Certains renseignements ont aussi été extraits des sources suivantes :

ALBANIE

Anuari statistikor (annuaire statistique), Drejtoria e statistikës (Tirana).

ALLEMAGNE OCCIDENTALE

Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland (annuaire statistique), Statistisches Bundesamt (Wiesbaden).

ALLEMAGNE ORIENTALE

Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik (annuaire statistique), Staatliche Zentralverwaltung für Statistik (Berlin).

BELGIQUE

Statistiques annuelles et trimestrielles de l'Union internationale des chemins de fer (UIC); rapports de la Conférence européenne des ministres des transports.

BULGARIE

Statisticheski Godishnik (annuaire statistique), Tsentralno Statistichesko Upravlyenye (Sofia).

FRANCE

Statistiques du commerce extérieur de la France - Tableau général des transports, Direction générale des douanes et droits indirects (Paris).

GRÈCE

Statistiques annuelles et trimestrielles de l'Union internationale des chemins de fer (UIC); Bulletin mensuel de statistique, Office centrale de statistique (Athènes).

IRLANDE

Statistical Abstract of Ireland (annuaire statistique), Central Statistics Office (Dublin); Statistiques annuelles de l'Union internationale des chemins de fer (UIC).

ISLANDE

Hagtidindi (Bulletin mensuel de statistique), Hagstofa Islands (Reykjavik); Annuaire statistique des Nations Unies.

PORTUGAL

Transportes terrestres, Anuário estatístico (annuaire statistique des transports terrestres), Direcção Geral de Transportes terrestres (Lisboa).

ROYAUME-UNI

Monthly Digest of Statistics (recueil mensuel de statistique), Central Statistical Office (London); Annual Report and Accounts (rapport et comptes annuels), British Railways Board (London); Annual Report and Accounts (rapport et comptes annuels), British Waterways Board (London).

SUISSE

Schweizerische Verkehrsstatistik - Statistique suisse des transports, Eidgenössisches Amt für Verkehr - Office fédéral des transports (Berne).

URSS

Narodnoe Hozyaistvo (annuaire statistique), Tsentralnoe Statisticheskoe Upravlyenye (Moskva).

R.S.S. de BIELORUSSIE

Byelorusskaja SSR v tsifrah (petit annuaire statistique), Tsentralnoe Statisticheskoe Upravlyenye (Minsk).

ÉTATS-UNIS

Statistics of Railroads of Class I in the United States (Annuaire de statistiques de chemins de fer de classe I) et Yearbook of Railroad Facts 1969 (petite annuaire des chemins de fer), Association of American Railroads (Washington D.C.); Annual Report of the Interstate Commerce Commission (rapport annuel de la Commission nationale des transports), Interstate Commerce Commission (Washington D.C.).

2. Champ couvert par les statistiques

Les statistiques fournies en ce qui concerne l'Allemagne occidentale s'appliquent au territoire de la République fédérale d'Allemagne. Certaines données communiquées par la République fédérale d'Allemagne se réfèrent à son territoire et aussi à Berlin-Ouest, dont les chiffres ne sont pas disponibles séparément. De telles données sont signalées par le symbole † ou par une note en bas de page.

Les statistiques de la Turquie et de l'URSS s'appliquent aux territoires de ces pays en Europe et en Asie.

Les chiffres se rapportant au produit national brut (PNB) représentent, en général, la valeur commerciale aux prix constants, avant déduction des provisions pour la consommation du capital fixe, du produit attribuable aux facteurs de production fournis par les résidents.

Les statistiques de chemins de fer des tableaux 6 et 8 portent sur tous les réseaux, à l'exception des lignes urbaines, des lignes de chemin de fer métropolitain ou similaire et de quelques petites lignes d'intérêt purement local; les chemins de fer construits uniquement pour desservir des mines, des forêts ou d'autres exploitations industrielles ou agricoles, et non ouverts aux transports publics, sont aussi exclus, sauf dans le cas de l'URSS, pour laquelle, en raison de la longueur du réseau et de l'importance du tonnage transporté, on donne des chiffres distincts sous le titre "chemins de fer industriels". Là où, dans les tableaux mentionnés, deux séries de chiffres sont indiquées en regard d'un seul pays, la première se rapporte au réseau principal ou de l'Etat, dont le nom est cité; la seconde se rapporte aux autres réseaux, qui sont groupés et désignés comme "autres"; ils comprennent en général des lignes appartenant à des autorités régionales ou locales. Là où une seule série de chiffres est indiquée, tous les chemins de fer du pays en question constituent un seul réseau, mises à part les exceptions ci-dessus mentionnées. Dans tous les tableaux autres que les tableaux 6 et 8, les statistiques de chemins de fer se rapportent seulement au réseau principal ou de l'Etat, sauf s'il est précisé que les chemins de fer privés y sont inclus.

En Grèce, les chemins de fer classés antérieurement comme "privés" ont été incorporés dans le réseau d'Etat. Les statistiques relatives au réseau ferroviaire de la Grèce ne comprennent donc plus qu'une seule série de chiffres pour l'ensemble du réseau ferré du pays.

Pour les Etats-Unis, où ce sont presque toujours des sociétés qui possèdent et exploitent les chemins de fer, les statistiques du tableau 6 portent sur tous les chemins de fer, à l'exception des lignes uniquement urbaines ou analogues; les statistiques des autres tableaux se rapportent aux chemins de fer de classe I, qui constituent 94% de la longueur totale des lignes et environ 99% du volume total des transports par voie ferrée.

En ce qui concerne les chemins de fer, les statistiques des tonnes transportées et des tonnes-kilomètres se réfèrent en général aux transports commerciaux, la distance considérée étant la distance taxée. Lorsque les statistiques communiquées font apparaître que les transports de service ne sont pas compris, ce fait est indiqué dans un renvoi. En raison de divergences de cette nature et du fait que différentes méthodes de rassemblement des données ont été appliquées, en particulier dans le cas des tonnes-kilomètres, les chiffres ne sont pas toujours comparables de pays à pays; toutefois, lorsque le champ couvert par les statistiques d'un pays n'est pas le même que celui des années précédentes, les chiffres des années précédentes ont été revisés afin d'obtenir la comparabilité dans le temps.

Les statistiques sur les transports par voie navigable intérieure se rapportent aux voies navigables utilisées entièrement ou principalement par la navigation intérieure. De ce fait, on ne donne aucune statistique sur le transport par voie navigable intérieure en ce qui concerne la Suède, parce que les voies navigables de ce pays sont utilisées largement par des bateaux qui assurent aussi un trafic depuis ou vers des lieux atteints par mer. Dans les autres réseaux de voies navigables, le trafic assuré par des bateaux de haute mer est généralement éliminé, ou il figure séparément, comme c'est le cas au tableau 24 pour le Danube. Le flottage de bois, à moins d'indication contraire, est négligé, bien que les tonnes transportées et les tonnes-kilomètres relatives au bois puissent être considérables, notamment en Scandinavie; les voies navigables servant au flottage de bois mais non au transport par bateau de navigation intérieure sont exclues du tableau 17 (réseaux de navigation intérieure).

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ И ОХВАТ СТАТИСТИЧЕСКИХ ДАННЫХ

1. Источники информации

ТАБЛИЦА 1

Статистический ежегодник и Ежемесячный статистический бюллетень ООН; Ежемесячный статистический бюллетень Соединенного Королевства.

ТАБЛИЦА 2

Подсчет произведен Секретариатом на основе данных, национальных статистических публикаций, ежегодника ООН "Статистика национальных счетов", статистики национальных счетов и основной статистики ОЭСР.

ТАБЛИЦА 5

Данные, получены от Международного союза официальных туристических организаций.

ТАБЛИЦА 23

Данные, получены от Центральной комиссии судоходства по Рейну (Страсбург).

ТАБЛИЦА 24 и 25

Данные получены от Дунайской комиссии (Будапешт).

Большинство данных, включенных во все другие таблицы бюллетеня было представлено правительствами. Некоторые данные также были получены из следующих источников:

АЛБАНИЯ

Anuari Statistikor (Статистический ежегодник), Drejtoria e statistikës (Тирана).

БЕЛЬГИЯ

Годовые и квартальные статистические данные Международного союза железных дорог (МСЖД); отчеты Европейской конференции министров транспорта.

БОЛГАРИЯ

Статистически годишник (Статистический ежегодник), Центральное статистическое управление (София).

ВОСТОЧНАЯ ГЕРМАНИЯ

Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik (Статистический ежегодник), Staatliche Zentralverwaltung für Statistik (Берлин).

ГРЕЦИЯ

Годовые и квартальные статистические данные Международного союза железных дорог (МСЖД); Ежемесячный статистический бюллетень, Центральное статистическое управление (Афины).

ЗАПАДНАЯ ГЕРМАНИЯ

Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland (Статистический ежегодник) Statistisches Bundesamt (Висбаден).

ИРЛАНДИЯ

Statistical Abstract of Ireland (Статистический ежегодник) Central Statistics Office (Дублин); годовые статистические данные Международного союза железных дорог (МСЖД).

ИСЛАНДИЯ

Hagtidindi (Ежемесячный статистический бюллетень) Hagstofa Islands (Рейкьявик); Статистический ежегодник ООН.

ПОРТУГАЛИЯ

Transportes terrestres, Anuário estatístico (Статистический ежегодник по сухопутному транспорту) Direcção Geral de Transportes Terrestres (Лисабон).

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

Monthly Digest of Statistics (Ежемесячный статистический бюллетень) Central Statistical Office (Лондон); Annual Report and Acccounts(Ежегодный доклад и отчеты) British Railways Board (Лондон); Annual Report and Accounts (Ежегодный доклад и отчеты) British Waterways Board (Лондон).

СССР

Народное хозяйство, Центральное статистическое управление (Москва).

БЕЛОРУССКАЯ ССР

Белорусская ССР в цифрах, Центральное статистическое управление (Минск).

ФРАНЦИЯ

Statistiques du commerce extérieur de la France - Tableau général des transports (Статистика внешней торговли Франции - сводные таблицы перевозок), Direction générale des douanes et droits indirects (Париж).

ШВЕЙЦАРИЯ

Schweizerische Verkehrsstatistik - Statistique suisse des transports(швейцарская транспортная статистика) Eidgenössisches Amt für Verkehr - Office fédéral des transports (Берн).

СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ

Statistics of Railroads of Class I in the United States (Статистический ежегодник железных дорог "категории I" Yearbook of Railroad Facts 1969 (Краткий ежегодник железных дорог), Association of American Railroads (Вашингтон); Annual Report of the Interstate Commerce Commission (Ежегодный доклад по внутреннему транспорту), Interstate Commerce Commission (Вашингтон).

2. Охват статистических данных

Статистические данные, касающиеся Западной Германии, относятся к территории Федеративной Республики Германии. Некоторые данные, сообщенные Федеративной Республикой Германии, относятся как к ее собственной территории, так и к территории Западного Берлина, по которому отдельных данных нет. Эти данные обозначены знаком † или имеется соответствующее примечание в конце страницы.

Статистические данные по Турции и СССР охватывают и азиатскую часть территории этих стран.

Данные о валовом национальном продукте (ВНП) показывают, как правило, рыночную стоимость продукта в неизменных ценах до вычета отчислений в фонд возмещения потребленных основных средств, которые следует отнести на счет факторов производства, создаваемых населением.

Приведенные в таблицах 6 и 8 статистические данные по железным дорогам относятся ко всем железным дорогам, за исключением городских, подземных и других аналогичных им линий, а также нескольких коротких линий чисто местного значения; исключаются также железные дороги, построенные исключительно для обслуживания шахт, рудников, лесозаготовок и других промышленных и сельскохозяйственных предприятий и не являющиеся линиями общего пользования, за исключением СССР, по которому приводятся отдельно цифры, касающиеся железных дорог промышленного назначения, ввиду значительной протяженности этих дорог и значительного тоннажа перевозимых грузов. В тех случаях, когда по той или иной стране приведены в упомянутых таблицах два ряда данных, первый ряд относится к государственной или главной железнодорожной сети, название которой указано, а второй - к остальным железным дорогам, которые объединены под названием "другие"; обычно в них входят линии, принадлежащие районным или местным органам власти. В тех случаях, когда приведен лишь один ряд данных, это означает, что все железные дороги данной страны, помимо указанных выше исключений, образуют единую сеть. Во всех таблицах, кроме таблиц 6 и 8, железнодорожная статистика относится лишь к государственной или главной железнодорожной сети, за исключением тех случаев, когда указано, что данные относятся и к частным железным дорогам.

В Греции железные дороги, которые классифицировались ранее как "частные", включены в государственную сеть. Поэтому статистические данные, касающиеся железнодорожной сети Греции, включают лишь один ряд цифр, относящийся ко всей железнодорожной сети страны.

Что касается Соединенных Штатов, где почти все железные дороги принадлежат железнодорожным обществам и эксплуатируются ими, приведенные в таблице 6 статистические данные относятся ко всем железным дорогам, за исключением городских или подобных им линий; статистические данные, приведенные в других таблицах, относятся к железным дорогам 1-го класса, которые составляют 94% всей протяженности линий и обеспечивают около 99% общего объема железнодорожных перевозок.

Что касается железных дорог, статистика перевезенных тонн и выполненных тонно-километров относится, как правило, к коммерческим перевозкам, причем учитывается таксируемое расстояние. Когда известно, что в сообщенные статистические данные не включены служебные перевозки, это указывается в примечании. Ввиду таких различий и в связи с тем, что для сбора данных были применены различные методы, в частности в отношении тонно-километров, цифровые данные по разным странам не всегда сопоставимы; однако, если в той или иной стране охватываемая статистикой область изменилась по сравнению с предыдущими годами, цифры за предыдущие годы были исправлены для достижения сопоставимости во времени.

Статистические данные о перевозках по внутренним водным путям относятся к водным путям, используемым исключительно или главным образом для внутреннего судоходства. Исходя из этого, не приводятся статистические данные о перевозках по внутренним водным путям Швеции, так как эти водные пути используются в значительной мере судами, совершающими также перевозки в порты и из портов на морском побережье. На других сетях внутренних водных путей перевозки, осуществляемые морскими судами, как правило, исключаются или показаны отдельно, как, например, в таблице 24 в отношении Дуная. Сплав леса, при отсутствии иных указаний, не учитывается, хотя количество тонн и тонно-километров сплавленного леса может быть значительным, в частности в Скандинавских странах; внутренние водные пути, служащие для сплава леса, а не для движения судов внутреннего плавания, не включены в таблицу 17 (Сети внутренних водных путей).

HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York or Geneva.

COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre libraire ou adressez-vous à: Nations Unies, Section des ventes, New York ou Genève.

COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.

КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наводите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Торговая секция, Нью-Йорк или Женева.

Litho in UN Geneva
GE.69-23720 – December 1969 – 4,320

Price: $U.S. 3.50
(or equivalent in other currencies)

United Nations public
Sales No.: E/F/R.69.